

**Faculdade de Letras da
Universidade do Porto • 2012**

A POLÍTICA FERROVIÁRIA NACIONAL (1845-1899)

Dissertação de doutoramento em História orientada pelo
Prof. Dr. Jorge Fernandes Alves e financiada por Fun-
dos Nacionais através da FCT – Fundação para a Ciên-
cia e a Tecnologia no âmbito do projecto PEst-
OE/HIS/UI4059/201, da autoria de

Hugo José Silveira da Silva Pereira

AGRADECIMENTOS

Uma investigação para doutoramento é uma tarefa árdua e morosa que não pode ser levada a bom termo individual e isoladamente. Assim, gostaria de expressar os meus agradecimentos às seguintes pessoas e entidades:

- ao Prof. Jorge Alves, pela orientação nos trabalhos e pela sua enorme disponibilidade;
- à Fundação para a Ciência e a Tecnologia, pelo financiamento concedido a este projecto;
- à Faculdade de Letras da Universidade do Porto e ao Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória por terem acolhido este trabalho;
- ao pessoal dos arquivos e bibliotecas consultados, especialmente o da Biblioteca Pública Municipal do Porto e do Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas;
- ao Dr. Luís Santos e à Dr.^a Marta de Macedo, por me terem facilitado o acesso às suas teses;
- ao Dr. Fermín Allende Portillo por me ter facilitado a consulta de uma comunicação de sua autoria;
- à Prof.^a Magda Pinheiro e ao Dr. Gilberto Gomes pela sua disponibilidade e conselhos prestados;
- ao Dr. Miguel Nogueira dos Serviços de Cartografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pelas sugestões de correcção que fez aos mapas apresentados nesta dissertação;
- ao Pe. Ismael e a todo o pessoal do Centro de Estudos da Ordem do Carmo por me terem facilitado o alojamento na dita instituição durante a minha estadia em Lisboa;
- aos meus amigos por me ajudarem a equilibrar a vida profissional com a vida pessoal;
- por todas as razões, aos meus pais e à minha família.

SIGLAS

ACP – Associação comercial do Porto
AECP – Associação dos engenheiros civis portugueses
AGM – Arquivo geral da marinha
AHD – Arquivo Histórico-Diplomático
AHF – Archivo Histórico Ferroviario (Madrid)
AHM – Arquivo histórico militar
AHMOP – Arquivo histórico do ministério das obras públicas
APSB – Arquivo particular de Sá da Bandeira
BCP – Boletim da C. P.
BND – Biblioteca nacional digital
BNP – Biblioteca nacional de Portugal
CCDR – Comissão consultiva de defesa do reino
CCFBA – Companhia dos caminhos de ferro portugueses da Beira Alta
CCFG – Companhia do caminho de ferro de Guimarães
CCFM – Companhia do caminho de ferro do Mondego.
CCFMe – Companhia dos caminhos de ferro meridionais.
CCFST – Companhia dos caminhos de ferro ao sul do Tejo
CCP – Companhia central peninsular dos caminhos de ferro em Portugal
CCRB – Compañía de caminos de hierro de Ciudad Real a Badajoz
CDCFP – Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares
CDL – Comissão de defesa de Lisboa e seu porto
CDR – Comissão de defesa do reino
CFA – Compañía de los ferrocarriles andaluces
CGOP – Conselho geral de obras públicas
CGOPM – Conselho geral de obras públicas e minas
CM – Crédit mobilier
CNCF – Companhia nacional de caminhos de ferro
CNDF – Centro nacional de documentação ferroviária
CNDF(AD) – Centro nacional de documentação ferroviária (arquivo digital)
COE – Colección das Ordens do Exército
COLP – Legislação Portuguesa
COPM – Conselho de obras públicas e minas (fundo documental)
COPP – Companhia das obras públicas de Portugal

CPP – Companhia do caminho de ferro do Porto à Póvoa
 CPPF – Companhia do caminho de ferro do Porto à Póvoa e Famalicão
 CSG – Comissão superior de guerra
 CSOPM – Conselho superior de obras públicas e minas
 DBP – Dicionário Biográfico Parlamentar
 DCSD – Diario da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa
 DCD – Diario da Camara dos Deputados
 DCDPR – Diario da Câmara dos Dignos Pares do Reino
 DL – Diario de Lisboa
 DG – Diario do Governo
 FPVJC – Fundo particular general Vitoriano José César
 FS&V – Fonseca, Santos & Viana
 GCF – Gazeta dos Caminhos de Ferro
 GCFEA – Gazeta dos Caminhos de Ferro, Electricidade e Automobilismo
 GCFPH – Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha
 IN – Imprensa nacional
 JCOPM – Junta consultiva de obras públicas e minas (1869-1892)
 MCP – Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal
 MDRCL – Minho district railway company limited
 MZA – Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza e Alicante
 NORTE – Compañía de los ferrocarriles del norte de España
 OESTE – Compañía de los ferrocarriles del oeste Español
 RE – Revista Económica
 RM – Revista Militar
 ROP – Revista de Obras Públicas (de Espanha)
 ROPM – Revista de Obras Públicas e Minas
 SEPRC – South eastern of Portugal railway company
 SCFLS – Societé du chemin de fer de Lisbonne à Sintra, quai de Belém, docks et terrains sur le Tage
 SCMP – Sociedade dos caminhos de ferro de Cáceres a Malpartida e à fronteira portuguesa
 SFP – Societé financière de Paris
 SP – Sindicato portuense
 STJ – Supremo tribunal de justiça

1 | INTRODUÇÃO

*“A historia serve sempre, e a lição que n’ella aprendemos não é inutil para os homens que pensam um pouco”*¹

1.1 | ÂMBITO E OBJECTIVOS DE PESQUISA

*“A história do século XIX poderia ser escrita à volta dos caminhos de ferro, das polémicas que suscitou, dos interesses que agregou, dos ódios que ateou”*². O estudo que se apresenta nas páginas seguintes não se arroga de ser um estudo sobre *todo* o século XIX, mas pretende analisar a política ferroviária nacional no período compreendido entre 1844 e 1899, durante o qual se construíram os troços principais da rede férrea nacional. Neste conjunto, incluir-se-ão apenas os caminhos-de-ferro em leito próprio, independentemente da bitola (distância entre as faces internas dos carris), no território continental (à excepção dos troços até Salamanca, construídos por portugueses, que serão também abordados). Sobre os denominados *americanos* (vias assentes sobre o leito das estradas) far-se-á apenas uma pequena menção no capítulo 5.

Em 1844 é assinado o primeiro documento para a construção de um caminho-de-ferro. Embora não tenha tido seguimento, iniciou um consenso generalizado em relação à política de melhoramentos materiais no campo das vias de comunicação, que foi continuada em 1851 por um *“senhor de bigode que deu lugar a um período, o fontismo, caracterizado por uma política centrada na «demagogia» das obras públicas”*³ e que marca o início de uma alteração na estrutura multissecular de transportes⁴. A partir de 1852, por outro lado, inicia-se um lapso de tempo de unidade económico-financeira durante o qual Portugal pôde assumir integralmente os encargos da sua dívida pública⁵. A crise dos anos 1890 pôs em causa este modelo de desenvolvimento. O abandono do padrão-ouro e a bancarrota parcial (reconversão da dívida, redução dos juros e suspensão da amortização) constituem a fase final da política financeira e económica da regeneração⁶. Porém, esta investigação não se ficará por aqui. Pretendeu-se também saber como reagiram os governantes e técnicos nacionais em termos de política ferroviária durante estes anos de vacas magras, antes de mostrarem novamente vontade de retomar o investimento através da lei 14-7-1899, que criava um *fundo especial* destinado à construção de novas vias-férreas.

¹ DCDPR, 1-4-1875: 250 (conde de Rio Maior).

² MÓNICA, 1996: 8

³ MÓNICA, 1997: 731.

⁴ ALEGRIA, 1990.

⁵ MATA & TAVARES, 2003: 2. PINHEIRO, 1979. PINHEIRO, 2008: 119.

⁶ MATA & VALÉRIO, 1993. VALÉRIO, 2006b: 99.

Em todo este período, os debates sobre obras públicas, transportes e comunicações ocuparam uma parte considerável do tempo parlamentar (14,37% numa análise que se estende até 1910). O tema foi o terceiro mais debatido entre 1851 e 1910 (atrás de fiscalidade e orçamentos). Por décadas, foi o segundo assunto mais abordado nas décadas de 1850 (só ultrapassado por debates sobre a estrutura do sistema), 1870 e 1890 (batido por fiscalidade), terceiro na década de 1860 (fiscalidade e regime de propriedade) e o mais debatido na década de 1880⁷.

Tendo isto em conta, a escolha óbvia para um dos campos de análise recairá sobre o parlamento. Depois de escolhida a linha a construir (por decisão do governo ou solicitação a nível privado), as propostas eram levadas às câmaras dos deputados e dos pares, onde eram debatidas. Da discussão podia resultar a abertura de concurso ou a adjudicação da obra (no caso de aquele já se ter realizado ou no caso de ter sido prescindido), dependendo dos contornos em que se originara a proposta. Depois de validado, o contrato tornava-se definitivo e o concessionário poderia dar início às obras. Para a maioria das linhas construídas (tenhamos em conta também que, por vezes, as adjudicações eram feitas sem audição parlamentar) era isto que acontecia, pelo que o parlamento se tornou o palco principal da discussão ferroviária.

As fontes produzidas pelo parlamento não se esgotam nos debates mantidos nas câmaras. No AHP estão conservados outros documentos que, contudo, não serão considerados neste estudo, sobretudo por falta de tempo. Em todo o caso, os debates serão suficientes para determinar com alguma certeza qual a opinião que deputados, pares e governo tinham inicialmente sobre o investimento ferroviário e como essa opinião se foi alterando ao longo do tempo; de que forma se referiam à ferrovia, consoante militassem no apoio ou na oposição aos governos; de que maneira combinavam os interesses das regiões pelas quais eram eleitos ou de onde eram naturais com o interesse nacional e *partidário*; que ligações erigiam entre o caminho-de-ferro e temas mais vastos como a economia, as finanças, o nacionalismo, a relação com o estrangeiro, a defesa ou uma política geral de transportes; de que modo se relacionavam com a iniciativa privada ou a iniciativa pública; que proveito político retiravam dos sucessos e insucessos dos contratos e em que medida estes afectavam o tecido parlamentar, *partidário* e governamental; que efeito teve o caminho-de-ferro sobre a preparação académica dos deputados e esta sobre a discussão parlamentar; e qual a influência do monarca nestas discussões.

Se o parlamento pode ser considerado o palco principal da discussão, os bastidores seriam as salas das equipas técnicas onde se debatiam, não política mas *cientificamente*, as linhas. Neste conjunto, incluem-se sobretudo as comissões que estavam associados ao ministério das obras públicas: o CGOPM, o CGOP, a JCOPM e o CSOPM. Para os dois primeiros a terminologia não é uniforme:

⁷ BASTIEN & CARDOSO, 2009: 44.

o decreto de 30-8-1852 fala do conselho de obras públicas, mas o decreto de 6-6-1859 já menciona a reorganização do conselho geral de obras públicas e minas. Por questões de uniformização optar-se-á por esta nomenclatura. Mas não só nestes órgãos se esgotava aquele trabalho de bastidores. Também comissões militares (permanentes como a CDL ou *ad hoc* como a que avaliou o caminho-de-ferro do oeste) serão tomadas em conta, se bem que com detalhe inferior, dada a escassez de fontes que as caracterizam. Desta amostra documental pretendeu-se determinar os factores que em termos técnicos eram valorizados e hierarquizados no que à construção ferroviária dizia respeito. Uma vez que a formação e as motivações dos homens que as compunham eram diferentes das dos que constituíam o parlamento, consegue-se obter uma outra visão sobre a mesma realidade, enriquecendo a análise. Do ponto de vista militar, pode-se dizer o mesmo apenas mudando o enfoque dado pelos militares à questão. Para estes, a principal preocupação era reorganizar a defesa após a introdução do caminho-de-ferro como nova variável na equação da estratégia.

Além destes registos, existe toda uma panóplia de opiniões mais ou menos individuais (desde os registos diplomáticos às pressões de organizações locais, passando pelas ideias da engenharia espanhola, por sugestões de técnicos que não se incluíam em nenhum dos grupos anteriormente citados e pelos jornais) que contribuía com novos dados para a questão ferroviária. No entanto, por questões de tempo e de metodologia, uma grande parte deste conjunto ficará por analisar e também outras opiniões ficarão de fora do campo de observação. Basta referir que nos inícios do período em estudo se falava de caminhos-de-ferro não só no parlamento, mas também na imprensa e na própria literatura⁸. É de supor que essa discussão se tenha iniciado logo quando Inglaterra os começou a construir. A exclusão dos periódicos é sem dúvida uma lacuna na investigação, porém aqueles não constituem um *corpus* documental coerente e homogéneo. A recorrer aos jornais, era necessário consultá-los e analisá-los (em termos de propriedade e orientação editorial) em grande número, o que por questões de tempo não se torna possível. Por seu lado, os debates são uma fonte consistente e homogénea, cuja análise deve ser feita em comparação com outros palcos e com o que realmente foi feito e decretado pelo governo, o que pode ser atingido através da bibliografia e das colecções de legislação disponíveis, designadamente a *COLP*, a antologia de leis e decretos regulamentares de Correia Fino e a compilação de documentos sobre a CRCFP de Pedro Dinis.

Baseada nestas fontes, a investigação desenrolar-se-á nas próximas páginas em quatro capítulos: no primeiro ilustrar-se-á o estado em que se encontrava a economia portuguesa em comparação com a estrangeira e qual o grau de conhecimento que os governantes tinham dessa realidade; no segundo abordaremos as relações entre o caminho-de-ferro e a política nacional; no terceiro falar-se-á da evolução da rede e das linhas ao longo do tempo; finalmente, tratar-se-á efectivamente de

⁸ ABRAGÃO, 195-. ABRAGÃO, 1956b. MAIA, 2007. MÓNICA, 1996.

alguns aspectos concretos da política ferroviária nacional antes de se rematar o projecto com a conclusão. Embora os três capítulos centrais tenham sido construídos no sentido de serem o mais estanques possível, as informações constantes nuns complementam e ajudam a compreender as informações dos outros. Sempre que necessário o leitor poderá consultar os mapas, quadros e documentos incluídos em DVD anexo (onde também constará um exemplar da tese).

1.2 | ESTADO DA ARTE

A investigação histórica sobre caminhos-de-ferro em Portugal conheceu um grande desenvolvimento na década de 1980 com a realização de três teses de doutoramento. Em 1985 António Lopes Vieira escrevia na universidade de Leicester *The role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways 1850-90*. Um ano depois era Magda Pinheiro quem apresentava em Paris *Chemins de fer, structure financière de l'état et dépendance extérieure au Portugal 1850-1890*. Em 1987 a geógrafa Maria Fernanda Alegria defendia em Lisboa a sua tese sobre *A organização dos transportes em Portugal 1850-1910: as vias e o tráfego*. Como o título indica, esta última não se dedicava somente aos caminhos-de-ferro, antes apresentando uma visão global sobre o sistema de transportes nacional. Porém, dá aos caminhos-de-ferro um grande destaque (com três capítulos votados ao desenvolvimento da rede ferroviária e ao tráfego de mercadorias por via-férrea) e é ainda hoje uma obra incontornável para uma investigação nesta área.

As outras duas debruçam-se sobre os contornos financeiros da construção da rede ferroviária portuguesa, nomeadamente na origem e aplicação do capital e abordam alguns aspectos do impacto da via-férrea sobre a situação económica e financeira nacional. Mais concretamente, Lopes Vieira propunha-se estudar as tendências de financiamento dos caminhos-de-ferro portugueses entre 1850 e 1890, provar que foram o resultado de uma aliança financeira anglo-francesa, desvendar aspectos estruturais da vida política e económica de Portugal, estudar as causas que determinaram a natureza do sistema ferroviário nacional e analisar o papel e importância do capital exportado para Portugal para financiar os caminhos-de-ferro. Nuno Valério considerava esta obra “*fundamental e inovadora no estudo da história dos caminhos-de-ferro em Portugal [embora] as conclusões [tenham] de se considerar necessariamente mais frágeis*”⁹ e Maria Fernanda Alegria via-a como “*o trabalho mais importante até agora [1987] divulgado sobre os caminhos-de-ferro portugueses*”¹⁰.

Magda Pinheiro estudou vários aspectos da construção e exploração ferroviária: desde o impacto do caminho-de-ferro sobre as relações luso-espanholas (depois de historiar as ligações férreas ibéricas) aos efeitos sobre as finanças públicas, passando pelos factores que determinaram a face da

⁹ VALÉRIO, 1988.

¹⁰ ALEGRIA, 1990: 222.

rede, consequências sobre a estrutura económica nacional (relação entre a procura de produtos industriais e de mão-de-obra e o aumento da oferta de transporte), análise da construção e do tráfego por linha e detalhes do investimento privado, acabando por concluir que o caminho-de-ferro não conseguiu fazer aquilo que dele se esperava (Lisboa não se tornou o cais da Europa e a maior parte do comércio internacional continuou a ser feito por mar) e acentuou a dependência externa de Portugal em relação ao estrangeiro, embora tenha também trazido efeitos positivos ao reino.

Paralelamente às suas teses, estes três autores publicaram alguns artigos em várias revistas científicas, que correspondiam a capítulos dos respectivos trabalhos. Assim, Lopes Vieira destacou em artigo a especulação ferroviária na década de 1840 (*Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro: a especulação ferroviária em Portugal em 1845-46*) e os contornos da aliança anglo-francesa do investimento ferroviário no país (*A política de especulação: uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses*).

Magda Pinheiro, por seu lado, escrevera em 1979 um artigo sobre a mesma temática da sua dissertação de doutoramento: em *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX*, a autora estuda a política de financiamento da rede ferroviária e os fracassos das companhias que começaram as primeiras linhas portuguesas, apontando ainda o desinteresse pela historiografia espanhola como uma das razões do pouco desenvolvimento da historiografia ferroviária nacional. Em 1987 revisita a sua tese na análise sobre as relações ibéricas em *Portugal e Espanha, integração ou ruptura* (voltando ao mesmo tema em 1995 com *L'Histoire d'un divorce: l'integration des chemins de fer portugais dans le réseau ibérique*); em 1988 analisa a construção da rede ferroviária (seus fornecedores e seu impacto na economia portuguesa) em *A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)*; e em 1992 e 1997 volta ao assunto do financiamento ferroviário enfatizando a análise na acção do estado nos artigos *Le role de l'Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIX siècle* e *Les chemins de fer portugais: entre l'exploitation privée et le rachat*. Em 1994 inicia um périplo pela história da relação entre caminhos-de-ferro e urbanismo (*Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: os caminhos-de-ferro da capital*) que continuou a partir de 2000, juntamente com abordagens sobre os engenheiros construtores das vias, as quais foram compiladas no volume de 2008 *Cidade e caminhos de ferro*.

Quanto a Maria Fernanda Alegria, publicou três trabalhos sobre ligações ferroviárias com Espanha (*O caminho-de-ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX*, *Las comunicaciones ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX e su fracaso com Andalucia* e *O Desenvolvimento da Rede Ferroviária Portuguesa e as Relações com Espanha no Século XIX*), nos quais dá a entender que não só não foram profícuas como não eram muito desejadas por Madrid; e ainda um resumo de um capítulo da

sua tese dedicado à *Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos de ferro portugueses no século XIX*. Além destes, existem mais dois trabalhos desta autora: um dedicado aos transportes em Portugal antes da ferrovia (*Os Transportes em Portugal antes do Caminho de Ferro*) e outro sobre a política ferroviária do fontismo (*Política Ferroviária do Fontismo. Aspectos da Construção e do Financiamento da Rede*).

Além destes autores refira-se ainda o trabalho independente de Gilberto Gomes que, em nome individual ou associado a outros investigadores (Antunes Aranha, Miguel Lobato ou Álvaro Ferreira da Silva, por exemplo) e em várias publicações, compilações, artigos e comunicações, tem abordado variados temas da história ferroviária nacional, tanto do século XIX como do século XX, desde fontes para o seu estudo (*As séries estatísticas ferroviárias dos caminhos de ferro portugueses*), aspectos financeiros da construção (*A construção das linhas do Leste e do Norte 1860/1865, Ofício da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses sobre o financiamento da empresa, A Linha da Beira Baixa*), impacto urbano (*Santarém e os Caminhos de Ferro*), características empresariais (*A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses: investimento estrangeiro e estrutura organizativa*), combinação com outros meios de transporte (*Lisboa: a plataforma portuária e as ligações ferroviárias*) até resumos gerais da evolução da rede (*A luz e as sombras*). Também a equipa de Luís Espinha da Silveira (Daniel Alves, Nuno Miguel Lima e Ana Alcântara) tem feito progressos nesta área, aplicando os sistemas de informação geográfica a esta área da história contemporânea (*Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930*).

Ainda no âmbito académico encontramos as teses de doutoramento do malogrado Emmanuel Esteves (sobre a linha de Benguela na antiga ex-colónia portuguesa de Angola) e de Luís Santos (sobre a política ferroviária ibérica na primeira metade do século XX, que faz também uma boa sùmula do panorama ferroviário de ambos os países na segunda metade do século XIX, com base na bibliografia portuguesa e espanhola disponível) e uma outra em curso sobre a ligação dos caminhos-de-ferro do Douro e Beira Alta a Salamanca de Nuno Lima, que revisita assim o estudo de 1979 de Fernando de Sousa (*A Salamancada e a Crise Bancária do Porto*). A nível de mestrado temos os trabalhos de Manuel Pedrosa Ribeiro (*Sintra e o caminho de ferro: transformações urbanísticas e de infra-estruturas*, sobre a construção e o impacto da via-férrea sobre aquela cidade), Ângela Salgueiro (sobre a história da CRCFP em *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*), Hugo Silveira Pereira (*Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares*, onde o autor explicita as relações que se estabeleceram entre caminho-de-ferro e parlamento, seguindo um método já antes empregado por Luís Filipe Rosa Santos em 1995 em *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do séc. XIX*), Amélia Torres (*Les investissements français dans les chemins de fer portugais*, ainda mais uma tese sobre o financiamento da rede), Jorge Trigo (sobre *A importân-*

cia dos caminhos-de-ferro no desenvolvimento da região Oeste) e Elói Figueiredo Ribeiro (numa tese sobre caminhos-de-ferro e turismo baseada na *GCF*).

Quanto a estudos necessariamente menos extensos, por adquirirem a forma de artigo, existe já uma considerável lista de títulos (que pode ser consultada na bibliografia final), cobrindo variadíssimos aspectos da história do caminho-de-ferro em Portugal. Também o autor deste texto contribuiu para esse rol com alguns trabalhos publicados e apresentados em revistas e congressos, que, além de publicitarem novos conhecimentos sobre a temática, serviram sobretudo para testar hipóteses que se iam formulando ao longo da investigação. Fora do âmbito estritamente académico, dispomos também de vários contributos sobre vários temas: aspectos decorativos e arquitectónicos das estações (*Al-zulaich: as estações de caminho de ferro* de Luís Almeida ou *Aspectos azulejares na arquitectura ferroviária portuguesa* de Rafael Calado e Pedro Almeida), histórias de linhas (*O incrível comboio Larmanjat* de Jaime Fragoso de Almeida), comemoração de datas célebres (a abertura da primeira linha e seus 100.º e 150.º aniversários, a chegada do comboio às cidades, a inauguração de novos serviços e estações), história da relação entre cidades e caminhos-de-ferro, etc. A mística que normalmente está subjacente ao caminho-de-ferro redundou numa produção bibliográfica de algum relevo (e em algumas publicações periódicas como *O Foguete* ou o *Bastão-piloto*, que por questões de tempo não foram consultados e também porque tanto a *GCF* como o *BCP* já nos prestam imensas informações), muito embora muitos desses títulos pequem por não obedecer aos preceitos de investigação científica e muitas das suas informações careçam de sustentação em fontes. De qualquer modo são úteis do ponto de vista indicativo, informativo e cronológico.

Neste campo, o destaque vai inteiramente para o engenheiro ovariense Frederico de Quadros Abragão do serviço de Obras Metálicas da CP e para as suas obras sobre a história das linhas nacionais (*Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história*, *Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal* e *No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal. Algumas notas sobre a sua história*, estes dois publicados em vários números da *GCF* e do *BCP*) e sobre os caminhos-de-ferro na literatura portuguesa (*Cem anos de caminho de ferro na literatura portuguesa*, que a par de *Os Caminhos de Ferro na Literatura* de Busquets Aguilar, de uma rubrica intitulada *Digressão literária* publicada no *BCP* e das separatas *O caminho de ferro na literatura portuguesa* do mesmo periódico, constitui uma excelente compilação para a análise desta temática), todas publicadas no âmbito do centenário da ferrovia em Portugal. Era intenção de Abragão publicar uma obra em três volumes sobre toda a malha férrea lusa. Porém em 1960 a morte deste engenheiro pôs fim a este projecto, que se ficou por uma análise prolixa das linhas de norte e leste e por alguns apontamentos sobre as demais ferrovias, editados no *BCP* e na *GCF*, periódicos, aliás, essenciais

para a história dos caminhos-de-ferro em Portugal nos séculos XIX e XX, tanto pelas incursões históricas que fazem como pelo relatos na primeira pessoa e em primeira mão que oferecem¹¹.

Também Carlos Manitto Torres (engenheiro com vasta experiência na C. P.¹²) publicou autonomamente e em vários números da *GCF* uma história dos caminhos-de-ferro em Portugal desde a sua origem até à década de 1930. Mais recentemente, Tiago Ferreira, outro profissional da ferrovia, deu umas achegas sobre a rede ao norte do Douro e o seu potencial turístico (*O caminho de ferro na região do Douro e o Turismo*), enquanto que o seu colega revisor José Ribeiro da Silva e o fotógrafo Manuel Ribeiro deram à estampa em cinco volumes uma compilação cronológica sobre as diversas linhas do sistema nacional, acompanhada de descrições textuais e fotográficas das paisagens por elas cruzadas (*Os comboios em Portugal*). Além destes, o destaque vai ainda para as sùmulas cronológicas sobre a evolução do sector ferroviário em Portugal de Busquets Aguilar (*A Evolução Histórica dos Transportes Terrestres em Portugal*), José Barata (*Contribuição para estudo da exploração da rede ferroviária no continente português*), Sousa Nunes (*La Voie et Travaux aux Chemins de Fer du Portugal*) e Emílio Barbosa Estácio (*Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal*). Na bibliografia final, encontram-se ainda muitos outros títulos sobre diversos aspectos da história dos caminhos-de-ferro. Nestes o destaque vai inteiramente para Fernando de Sousa, engenheiro militar alentejano que desde 1890 até à sua morte trabalhou nos caminhos-de-ferro e que escreveu dezenas de artigos sobre diversos aspectos da rede férrea nacional nas páginas da *GCF*¹³.

Em 1987, Maria Fernanda Alegria lamentava que “*este inventário dos estudos recentes sobre caminhos-de-ferro portugueses não é animador*”¹⁴. Actualmente, a situação já não é assim tão desalentadora. O número de publicações e estudos sobre a rede ferroviária nacional tem aumentado e realizaram-se recentemente dois congressos em Portugal sobre caminhos-de-ferro (*Colóquio Internacional 150 Anos de Caminho-de-Ferro no Barreiro* e *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences*). Todavia, o panorama ainda está muito longe do de Espanha, França ou Inglaterra. Basta referir que os congressos da *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* contam sempre com dezenas de artigos sobre história dos caminhos-de-ferro em Espanha e em termos de publicações existe também uma volumosa bibliografia que aliás foi muito útil para este estudo, sobretudo no que respeita à relação entre as redes portuguesa e espanhola na fronteira, mas não só.

¹¹ GCF, a. 70, n.º 1668 (16-6-1957): 227.

¹² GCF, a. 43, n.º 1032 (16-12-1930): 404.

¹³ GCF, a. 52, n.º 1266 (16-9-1940): 643.

¹⁴ ALEGRIA, 1990: 16.

1.3 | FONTES E METODOLOGIA

Para atingir os objectivos propostos, uma das principais fontes utilizadas será o conjunto de debates mantidos nas câmaras legislativas no período em estudo. Também se recorrerá aos relatórios, opiniões e pareceres quer de engenheiros ao serviço do ministério das obras públicas e não só, quer de militares. Já se teceram algumas considerações sobre essas fontes nos parágrafos anteriores e de novo se voltará ao assunto no ponto seguinte. Para já importa explicitar de que modo esta informação será tratada.

Tendo em conta a riqueza e abundância de informação presente nos documentos referidos, a análise de conteúdo (e suas variantes, a análise estrutural e a análise crítica) é o melhor instrumento a empregar para os analisar, dada a sua aptidão para observar e pesquisar informações que se encontram em textos, documentos ou discursos, revelar opiniões, atitudes, representações, mentalidades e preocupações do autor do trecho analisado e suas transformações, identificar o(s) sentido(s) da mensagem que é(são) apresentada(s), a temática debatida, as intenções e características do comunicador ou interlocutor (suas atitudes e seus valores) e do grupo a que pertencem, em suma realizar uma leitura que, “*contra uma definição puramente semântica do texto*”¹⁵, nega a transparência dos factos sociais e vai para lá dos significados acessíveis espontânea e superficialmente,.

Trata-se de uma técnica transversal às ciências sociais e humanas baseada na inferência e por isso necessariamente subjectiva. Contudo, a subjectividade existe sempre em qualquer investigação, não a tornando por isso menos válida que qualquer outra baseada na frieza dos números e na *ilusão estatística*. Requer sempre uma lógica explicitada e princípios e regras claros, pois a qualidade dos resultados de uma investigação não depende tanto dos números mas da qualidade da análise e dos documentos analisados, não havendo “*justificação para não reconhecer os sucessos das investigações de orientação qualitativa*”¹⁶. Em todo o caso, a análise de conteúdo pode adquirir laivos de análise quantitativa se levada ao extremo de contar palavras ou expressões, usando para tal *software* específico, no entanto “*given the wide chronological range of our study, and given also the huge amount of errors that remain from the transcription of the digitalized files of the Portuguese parliamentary debates, the application of that kind of automated content analysis to our case-study would not permit reaching a satisfactory outcome*”. No nosso caso limitar-nos-emos a contabilizar referências a certas linhas, além da distribuição das intervenções parlamentares por determinados períodos de tempo (ano, lustro e década) e da identificação dos oradores mais frequentes. Para tal (e para a recolha dos próprios debates) usou-se o *software* de base de dados FileMaker Pro, criando

¹⁵ CHARTIER, 1992: 51. Ver também: BARDIN, 1979. FLICK, 2002-2003. PEDRO, 1997. PIRET et al., 1996. QUIVY & CAMPENHOUDT, 1992. VALA, 1986. WEBER, 1990.

¹⁶ VALA, 1986: 103. Ver também BARDIN, 1979. FOUCAULT, 1998.

uma entrada para cada oração no parlamento (exceptuaram-se apartes, pedidos de esclarecimento, declarações de voto e intervenções semelhantes)¹⁷.

O principal interesse da análise de conteúdo reside nos significados da linguagem e não tanto na descrição dos conteúdos, o que, porém, é incontornável dado o carácter factual da história. Como confessa Fátima Bonifácio ao descrever os eventos da Patuleia, “*em rigor, eu não expliquei coisa nenhuma: limitei-me a tornar inteligível o que aconteceu*”, uma vez que “*a história não pode perder toda a relação com a narrativa sob pena de deixar de ser história*”. No entanto, a história não passa simplesmente pela compilação pura e simples de factos. Se a função não passa por dar certezas, passa por asseverar probabilidades de alto grau ou pelo menos hipóteses plausíveis¹⁸.

Nestes moldes, a análise de conteúdo revela-se de uma enorme importância por permitir ver para além do texto e aumentar a probabilidade das asseverações que se emitem. Para isso é necessário desmontar o discurso original e produzir um novo, decifrando as condições de produção do discurso e as condições de produção da análise. Isto passa por numa primeira fase escolher o universo documental, o qual deve obedecer a três princípios: pertinência (os documentos devem ser adequados ao objectivo que suscita a análise), homogeneidade (no seu conteúdo) e exaustividade (todos os documentos devem ser passíveis de ser tidos em conta)¹⁹. No caso do discurso parlamentar sobre caminhos-de-ferro, estes três preceitos são cumpridos: como vimos e veremos, o parlamento era um palco privilegiado para a discussão da política ferroviária nacional, (pertinência), os debates lá mantidos consubstanciam-se num universo documental consistente (homogeneidade) e que se encontra totalmente acessível e disponível para a investigação (exaustividade). No caso dos relatórios do CGOP e da JCOPM pode-se igualmente falar nestes três princípios, mas não tanto nas outras fontes. De qualquer modo, aqueles dois corpos documentais são os principais pilares desta investigação, enquanto que as restantes são apenas subsidiárias, dado o seu reduzido número e dispersão.

Numa segunda fase partimos para a inferência, que como vimos baseia a análise de conteúdo, e que deve ser feita tendo em atenção não só a mensagem sobre a qual se debruça, mas também o código e as condições externas em que é produzida essa mensagem. Estes pressupostos estão intimamente ligados à questão fulcral do contexto, pois nenhum facto existe fora de um tecido social, económico cultural, político e ideológico que o enquadra. “*Donde a importância do contexto. Contexto da mensagem, mas também contexto exterior a este: quais serão as condições de produção, ou seja, quem é que fala a quem e em que circunstâncias? Qual será o montante e o lugar da comunicação? Quais os acontecimentos anteriores ou paralelos?*”²⁰. O conhecimento do ambiente envolvente é ainda importante por permitir ao investigador uma aproximação à estrutura mental que

¹⁷ BASTIEN & CARDOSO, 2009: 52 (nota 1). Ver anexos 22 e 24.

¹⁸ BONIFÁCIO, 1999: 97, 110 e 124.

¹⁹ BARDIN, 1979.

²⁰ BARDIN, 1979: 115.

presidiu à produção da mensagem e assim ficar menos vulnerável aos seus próprios preconceitos²¹. No contexto deve-se também incluir a representação que o orador tem da realidade, pois “*são as nossas representações que em última instância determinam nossas reacções*”²². Flick avança ainda outro detalhe pertinente. Concordando com a influência do contexto sobre a análise, coloca a questão de saber se a produção do discurso é influenciada pelo facto de se saber que o discurso virá a ser escrutinado: se sim, os locutores terão naturalmente outros cuidados do que se as suas intervenções fossem confidenciais²³. Neste caso, o discurso do deputado na tribuna será diferente da oração do engenheiro no ministério. O primeiro fala e sabe que fala para um público alargado. O segundo sabe que provavelmente as suas palavras se dirigem apenas ao governo. Em suma, a análise deve ter em atenção o contexto exterior à mensagem (onde se pode incluir situação política, composição governamental e parlamentar e estado do país em geral), o contexto intrínseco à mensagem (a origem do debate), as condições de produção da mensagem (desde as condições das salas ao ritual do regimento parlamentar), o orador (conotação e percurso políticos, formação académica, idade, naturalidade, grupos a que pertence) e o interlocutor (pois o discurso resulta da interacção entre falantes e ouvintes, quer directos, quer indirectos, das relações de poder entre ambos e do desejo daqueles influenciarem estes)²⁴.

Ao se conhecer cada um dos oradores, é possível atingir o seu pensamento individual. Multiplicando por vários oradores, é legítimo dizer que se consegue atingir a ideologia de um grupo, pelo menos para aquela ocasião. Dijk parte do princípio que nas sociedades é sobretudo através de enunciados escritos e orais elaborados por actores sociais enquanto membros de um grupo que as ideologias são produzidas e replicadas²⁵. Mas também o inverso é verdadeiro, pois as ideologias desempenham um papel fundamental tanto no posicionamento e reprodução sociais como nos discursos e outras formas de interacção entre os membros dos grupos, pois “*o que as pessoas pensam determina como elas pensam*”²⁶.

Em conclusão, torna-se necessário apontar todos estes pressupostos para demonstrar as potencialidades de uma investigação em torno do discurso político. No entanto, importa também “*não transformar o discurso num jogo de significações prévias; não imaginar que o mundo volta para nós um rosto legível que não teríamos mais do que decifrar; ele não é cúmplice do nosso conhecimento; não há providência pré-discursiva que o disponha a nosso favor*”²⁷.

²¹ BOURDIEU, 1998. DIJK, 1997. FAIRCLOUGH, 1997. KRIPPENDORFF, 1980. PEDRO, 1997.

²² MOSCOVICI, 2005: 104.

²³ FLICK, 2002-2003.

²⁴ BARDIN, 1979. BOURDIEU, 1989a. BOURDIEU, 1998: 97. FLICK, 2002-2003. FOUCAULT, 1997. PEDRO, 1997. PIRET et al., 1996.

²⁵ BOURDIEU, 1989b. DIJK, 1997.

²⁶ MOSCOVICI, 2005: 211.

²⁷ FOUCAULT, 1997: 40.

1.4 | REFLEXÕES SOBRE AS FONTES

1.4.1 | LENDO OS DEBATES PARLAMENTARES

Uma das principais fontes de informação para a história do século XIX português, pela sua extensão e riqueza de conteúdo, é o conjunto de debates parlamentares mantidos nas duas câmaras do parlamento e transcritos em diversas publicações. Desde 1835 e até ao final da monarquia constitucional os discursos dos membros eleitos eram publicados no *DCD* (continuando o *Diário das Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa* e o *DCSD* editados em 1821-1823 e 1823-1828, respectivamente), excepto no período entre 1861 e 1868 quando são reproduzidos no *DL*, o periódico oficial do governo. Quanto aos debates dos pares tiveram direito a uma publicação autónoma em 1842 e 1843 (*Diario da Camara dos Pares do Reino de Portugal*) e a partir de Janeiro de 1869 até à implantação da república (*DCDPR*). Nos restantes períodos dividiram-se entre o *DG* (até 1-11-1859) e o *DL* (desta última data até 1868). Paralelamente a esta edição oficial e autónoma, os discursos (em excerto, resumo ou publicação completa) eram também divulgados nos jornais.

Os diários publicados pelo parlamento e pelo governo registavam oficialmente o quotidiano das sessões, tendo nascido em primeiro lugar da necessidade de publicitar aquilo que se dizia no novo palco legislativo do regime e em segundo lugar da necessidade de divulgar fielmente o conteúdo das sessões em contraste com o que se escrevia nos jornais, que normalmente se conotavam com determinada corrente política²⁸. Ferrer, um par do reino, questionava-se em 1882: “*para que é o Diario d’esta casa? É para nós? Não, porque nós sabemos o que aqui dizemos, mas é para levar o conhecimento das discussões a todos os pontos do reino, a fim do publico fazer o seu juizo sobre quem tem razão, ou quem deixa de a ter*”²⁹.

A grande diferença entre a publicação em formato autónomo e a incluída nos diários do governo assenta no facto de a primeira possuir um índice geral detalhado de todos as fases dos trabalhos parlamentares, enquanto que a segunda não. Felizmente, o AHP possui um índice geral das discussões estabelecidas ao longo da vigência da câmara, constituindo uma excelente ajuda para encontrar aquilo de que se necessita. Para os pares, porém, não existe instrumento semelhante. Além do mais, graficamente, nem sempre as diversas fases do trabalho parlamentar se encontram devidamente destacadas no *DG* e no *DL*, havendo o risco de uma menor concentração redundar num esquecimento de uma apresentação de um qualquer diploma ou de uma discussão. Deste modo, ou o investigador sabe exactamente que data procurar ou então terá de percorrer uma a uma as folhas dos diários. A possibilidade de se realizarem procuras por expressão e data no *site* do parlamento que disponibi-

²⁸ PEREIRA, 2002b: 16. TENGARRINHA, 1965: 175-176.

²⁹ DCDPR, 12-7-1882: 1189.

liza a quase totalidade dos debates parlamentares (em texto e *fac-simile*) permite ultrapassar em parte esse obstáculo, no entanto a consulta da versão em papel é sempre aconselhável, uma vez que em alguns casos a digitalização não conseguiu identificar correctamente palavras ou partes de texto e as transcrições não estão totalmente corrigidas. Este instrumento de procura mantém a sua utilidade mesmo quando os diários dispõem de índices sobretudo no tratamento das discussões estabelecidas antes da ordem do dia, que só a partir da década de 1880 passam a ser indexadas por assunto. No entanto, a consulta da versão em papel é incontornável. Os seus índices são muito completos e permitem um maior controlo e certeza sobre as páginas e as datas a consultar.

Por outro lado, no *DG* e no *DL* predominam súmulas das intervenções parlamentares muitas vezes em discurso indirecto e outras vezes as ausências de transcrições (só se indicando o nome do orador). Isto também acontece nos diários em formato independente, mas de forma menos frequente, uma vez que estes não estavam sujeitos às pressões de uma publicação diária³⁰, o que permitia aos oradores entregarem mais tarde as suas revisões com a totalidade da prédica e em discurso directo. Isto não quer dizer, contudo, que os discursos fossem publicados no *DL* e no *DG* no dia imediatamente a seguir. Muitas vezes isso não acontecia nem na semana nem no mês seguinte, sobretudo entre os pares. No caso dos diários autónomos as transcrições em falta eram publicadas no final de uma sessão aleatória ou no final de cada mês ou ano e a dificuldade para o investigador reside em, página após página, procurar a intervenção em falta. A partir de 1888, essa dificuldade é eliminada ou pelo menos minimizada, porque os discursos faltosos passam a ser publicados em anexo à sessão a que dizem respeito. De qualquer modo a maioria das intervenções está publicada, sendo manifestamente inferiores as omitidas ou resumidas em discurso indirecto.

1.4.1.1 | ASPECTOS FORMAIS DA PUBLICAÇÃO E DOS DEBATES

Antes de mais há que entender que nas câmaras não falava quem queria, mas quem podia. As condições acústicas das salas não eram as melhores, pelo que para orar e ser ouvido, o deputado ou par tinha de possuir determinadas características vocais e/ou físicas. A tribuna não era para vozes túbias e fracas, o que afastava muitos deputados do protagonismo do discurso³¹.

Durante as sessões os discursos dos parlamentares eram recolhidos de forma algo rudimentar pelos taquígrafos que, sem instrumentos de gravação de voz, tinham de os registar manualmente ao mesmo tempo que se debatiam com outros problemas como limitações orçamentais, rotatividade da tarefa (revezavam-se de dez em dez minutos) e falta de pessoal. Por outro lado, como vimos, a acústica das salas não era a melhor e os oradores não lhes facilitavam a tarefa, pois falavam de onde

³⁰ MONTEIRO, 2006: 302-303.

³¹ MONTEIRO, 2012.

queriam (até resolução da câmara baixa de 18-7-1882 ter obrigado os deputados a orar da tribuna precisamente por ser “*de máxima vantagem para a regular publicidade das sessões facilitar o trabalho de escripturação das notas tachygraphicas*”³²), interrompiam-se uns aos outros, não mantinham o silêncio durante os discursos alheios e na maior parte das vezes oravam durante longos períodos de tempo (uma vez que não havia limite de tempo para as prédicas)³³. Durante o cabralismo, o trabalho de transcrição foi ainda prejudicado pelo governo, que pretendia cercear a publicidade dos discursos opositores. Fosse como fosse, era assim que se iam registando as ocorrências ao longo das sessões preparatórias, ordinárias, extraordinárias, secretas (dedicadas a assuntos diplomáticos, não se tendo verificado nenhuma sobre assuntos ferroviários segundo Manuel Pinto dos Santos), nocturnas, de abertura e de encerramento em que se dividiam as legislaturas³⁴.

Estas duravam em teoria quatro anos (três com o segundo acto adicional) e eram abertas pelo monarca, que pronunciava o discurso da coroa, um relatório da conjuntura nacional com apelo à congregação de esforços em prol do país. Replicando, os parlamentares elaboravam a resposta ao discurso da coroa, cuja discussão se podia prolongar por várias sessões ou ser rapidamente terminada como um mero cumprimento ao soberano, conforme a relação entre governo e oposição.

As sessões duravam cerca de cinco horas e seguiam uma ordem de trabalhos pré-definida: fazia-se a chamada, aprovava-se a acta da sessão anterior e lia-se a correspondência oficial, representações populares, requerimentos ou declarações dos parlamentares (sobre a intenção de voto em votações passadas ou justificando a ausência de colegas). Na câmara baixa também se liam pareceres de comissões ou projectos e propostas de lei aprovados ou propostos à discussão. Era ainda possível interpelar-se o governo, uma prática que se foi enraizando nas lides parlamentares, apesar de na maior parte das vezes as interpelações ficarem sem resposta. Seguia-se o período de antes da ordem do dia, onde se abordavam vários assuntos da actualidade parlamentar e nacional e que consoante a sua gravidade podia durar mais ou menos tempo e prolongar-se por vários dias. Findo este período, entrava-se na ordem do dia propriamente dita, “*período destinado ao cumprimento da função legislativa por excelência*”, onde se discutiam os pareceres que as diversas comissões emitiam sobre as propostas de lei do governo ou os projectos de lei dos deputados³⁵.

As comissões eram eleitas pelos membros de ambas as câmaras e eram quem marcava os ritmos de produção legislativa, pois os trabalhos parlamentares dependiam em grande medida dos seus pareceres, não se notando normalmente grande diferença entre o seu texto e aquilo que se aprovava. Tendo em conta a autoridade e legitimidade fornecida pela formação técnica dos seus membros, constituíam “*um crivo essencial para orientar fundamentalmente o esclarecimento individual do*

³² COLP, 1882: 244.

³³ MONTEIRO, 2006: 303, 311 e 313.

³⁴ SANTOS, 1986: 171-180.

³⁵ MAIA, 2002: 128 e ss. e 134.

deputado menos preparado e apetrechado tecnicamente, revelando-se, muitas vezes, determinante para formar a sua opinião final, dirigindo a sua deliberação”³⁶. No que respeita a caminhos-de-ferro, as comissões que normalmente eram ouvidas eram as de fazenda e obras públicas/administração pública, mas também a da guerra chegou a ser consultada. Daí a importância de estudar também estes órgãos paralelamente à investigação que se pretende fazer.

No entanto nem todos os seus pareceres eram publicados nos diários (normalmente, só os que eram discutidos nas câmaras). Nesse sentido e para esta investigação a compilação de pareceres parlamentares sobre caminhos-de-ferro revela-se de uma importância extraordinária. Foi elaborada por Clemente José dos Santos que foi incumbido da tarefa pelo parlamento. Apesar de a data de publicação atribuída ser 1884, possui pareceres posteriores a esta data, possivelmente colocados após aquele ano. Quanto aos que não se acham nesta compilação nem nos diários, é sempre possível encontrá-los individualmente no AHP. Foi o que aconteceu, por exemplo, com o parecer das comissões de obras públicas e fazenda da câmara dos deputados sobre a proposta de lei de Elvino de Brito para criação do *fundo especial de caminhos-de-ferro* em 1899 (que deu origem à lei de 14-7-1899), o qual por alguma razão não foi publicado no diário da câmara baixa (só no da câmara dos pares), mas encontra-se no espólio documental do parlamento.

A duração de um debate dependia da vontade dos parlamentares. Se cada deputado só podia intervir por duas vezes (três no caso dos promotores do projecto ou dos relatores do parecer), podia falar pelo tempo que quisesse desde que não se desviasse da ordem do dia e não se limitasse a ler um texto. O parlamento assentava no primado da palavra e da oralidade, de modo que quando um orador citava leis ou outros discursos o taquígrafo normalmente não os trasladava, colocando apenas a expressão “(Leu)”, excepto se se solicitasse explicitamente a sua transcrição.

A discussão fazia-se na generalidade e depois na especialidade, a não ser que o projecto de lei tivesse um só artigo ou se assim fosse determinado pela câmara. Na generalidade debatia-se a essência do projecto. Na especialidade, os artigos que o compunham. Aqui os deputados podiam propor emendas, aditamentos, substituições ao projecto ou adiamentos e questões prévias ao mesmo. Os tribunos alternavam-se conforme falassem contra ou a favor e conforme a inscrição feita previamente junto da mesa, mas nem sempre isto se respeitava³⁷. Frequentes vezes se assiste a uma sucessão de homilias contra os projectos apresentados perante a passividade dos presidentes das câmaras. A discussão encerrava-se por pedido de um deputado apoiado pela maioria ou por não haver mais oradores inscritos. Votado e aprovado pelos deputados, o diploma seguia para os pares que, seguindo um processo semelhante ao da câmara dos deputados, podiam confirmar o texto ou alterá-lo, reenviando-o à câmara baixa. Se estes não estivessem de acordo com as alterações da

³⁶ MAIA, 2002: 145. Ver também MAIA, 1996: 128-129. SANTOS, 1986: 167-171.

³⁷ MONTEIRO, 2006: 311.

câmara alta, nomeava-se uma comissão mista de pares e deputados para se chegar a um acordo. Seguidamente era enviado ao rei que invariavelmente o validava³⁸.

Todos estes procedimentos eram captados pelos taquígrafos ao transcreverem os discursos dos oradores e pelas revisões que estes depois faziam. O resultado dessas tarefas estava longe de ser perfeito, fazendo com que esta fonte tenha algumas limitações.

1.4.1.2 | APRECIÇÃO DA FONTE

Muito embora os diários estejam feridos pelo facto de apenas cobrirem uma parte minoritária do ano político (uma vez que as sessões duravam entre três e seis meses), pode afirmar-se com alguma certeza que *“a discussão pública dos assuntos na Câmara era reveladora dos interesses das facções/partidos políticos, do sentir de certa opinião pública, bem com das paixões individuais”*³⁹ e das representações que a classe política tinha da realidade nacional⁴⁰. No caso do ensino público, *“os projectos e propostas (...) de lei constituem fontes importantes para o estudo da ideologia educativa dominante (...). Também as intervenções feitas nas Cortes pelos ministros do Reino e pelos relatores dos projectos a discutir fornecem-nos indicações bastantes para um esclarecimento das políticas educativas adoptadas ou daquelas que a oposição de momento defendia”*⁴¹. Para os estudos sobre economia e finanças, o parlamento é também visto como lugar central de avaliação das medidas governativas e os debates são uma importante e privilegiada fonte de análise⁴².

A validade dos discursos era também reconhecida pelos próprios parlamentares que *“fallando aqui para a camara, as galerias estão abertas, os tachygraphos tomam notas das nossas palavras, nós tambem fallâmos para o paiz”*⁴³. Alguns iam tão longe a ponto de assumir que *“as declarações feitas pelos ministros e as explicações dadas pelos membros do parlamento ácerca d’essas propostas são o seu commentario authentic, só d’ahi se póde tirar a verdadeira interpretação da lei”*⁴⁴.

Sendo ponto assente que os discursos parlamentares têm validade suficiente para basear uma investigação, resta saber se as transcrições têm suficiente correspondência com o que foi dito nas câmaras. Na verdade, os diários pecam desde logo por não captarem aspectos próprios da oralidade: inflexões e tons de voz, entoações, posicionamentos, poses e gestos do orador (que captam a atenção do interlocutor e podem motivar a adesão às suas posições⁴⁵) não são perceptíveis através da mera leitura dos discursos. Ora o poder das palavras não apenas está *nas* palavras, mas também na

³⁸ SANTOS, 1986: 157-166 e 171-189.

³⁹ SANTOS, 1986: 167.

⁴⁰ MAIA, 1996: 127. VARGUES, 2006: 293.

⁴¹ ADÃO, 2002: 11.

⁴² BASTIEN & CARDOSO, 2009: 41-42. VARGUES, 2006: 293.

⁴³ DL, sessão da câmara dos deputados de 7-5-1867: 1426 (Sousa Brandão).

⁴⁴ DCD, 23-8-1869: 1258 (Andrade Corvo).

⁴⁵ ATKINSON, 1988-1989.

forma de falar. As posições não-linguísticas (materiais, mas também técnicas ou académicas) colocam o orador numa posição possivelmente dominadora, mas não são passíveis de análise em reproduções meramente textuais⁴⁶. O recurso aos caracteres em itálico e sinais de pontuação e a transcrição de alguns apartes (*Apoiados, Risos, Muito bem*) não são obviamente suficientes, embora deixem transparecer alguma da intensidade dos debates⁴⁷. Por outro lado, as intervenções publicadas nos diários não reflectem exactamente o que os deputados disseram. Isso é à partida evidente quando sessões que em teoria duravam cinco horas são encaixadas em dez ou vinte páginas. Além disso, há que ter também em conta que “*o discurso escrito [é] marcado por mecanismos de produção específicos, resulta de um complexo processo de (re)construção que, com maior ou menor intencionalidade, o distancia do discurso oral que só aparentemente reproduz*”⁴⁸, já que entre o oral e o escrito existe a transcrição dos taquígrafos e a revisão dos oradores. Os primeiros eram influenciáveis, pois eram de origem humilde, mal pagos e lidavam com homens poderosos. Os segundos, nas suas revisões, procuravam enaltecer os seus discursos e apagar os excertos menos convenientes, sobretudo se fossem políticos em início de carreira. Todavia, os parlamentares (sobretudo os pares) atribuíam um grande valor aos diários, já que se queixavam quando não estavam satisfeitos com a sua publicação, à qual nunca se opuseram, salvo quando continha erros grosseiros e perigavam a legitimidade e publicidade dos actos do parlamento⁴⁹. De facto, em 18-7-1882 o parlamento cria uma aula de taquigrafia “*a efeito de assegurar por meio de pessoal habilitado com a devida instrução a completa e regular publicidade das sessões parlamentares*” e tentava fazer com que a publicação dos discursos se fizesse num prazo máximo de 24 horas⁵⁰.

Isto leva-nos à questão da intencionalidade do discurso, aspecto também importante na apreciação desta fonte, uma vez que a determinação do interlocutor e do objectivo do orador são elementos fulcrais na interpretação da mensagem, como vimos. O emissor não fala para o vácuo, mas para um ou mais receptores (directos e indirectos), pelos quais é influenciado conforme a natureza da relação de poder entre eles. Toda a mensagem é dirigida com a finalidade de agir sobre ou se adaptar ao seu receptor, cujas representações são antecipadas no discurso⁵¹.

1.4.1.3 | A INTENCIONALIDADE DO DISCURSO

Num sistema representativo, em que o poder assenta teoricamente no povo, o interlocutor seria este. No entanto, no século XIX os governos dependiam mais do rei do que da vontade popular do

⁴⁶ BOURDIEU, 1989b: 7-15. BOURDIEU, 1998: 58-62 e 93-95.

⁴⁷ CARDOSO, 20--a: 16. PINHEIRO, 2003.

⁴⁸ MONTEIRO, 2006: 310.

⁴⁹ MONTEIRO, 2006: 304-306, 307-309 e 313-315.

⁵⁰ COLP, 1882: 243-244.

⁵¹ BARDIN, 1979. BOURDIEU, 1989b. FLICK, 2002. PEDRO, 1997.

eleitorado. Era o monarca quem escolhia o presidente do conselho, que depois seleccionava os seus colegas de gabinete. O novo executivo podia governar com minoria no parlamento, mas normalmente pedia ao rei a dissolução parlamentar para conseguir uma maioria confortável nas eleições seguintes. Além do direito de dissolução, o rei tinha também o direito de adiar e prorrogar as cortes, de que usou e abusou, sujeitando claramente o poder legislativo aos caprichos do executivo⁵². Nestes moldes um dos principais destinatários dos discursos seria o monarca, sobretudo no período em que D. Pedro V, um jovem activo e interventivo que não pretendia ser apenas o poder moderador, mas sim ter uma intervenção mais premente na vida política nacional, reinava⁵³.

O eleitorado mais não fazia que legitimar a escolha do rei, logo à partida porque era diminuto e condicionado em virtude das restrições impostas pelas leis eleitorais em favor dos interesses governamentais e *partidários*⁵⁴. Além disso, dado o grande analfabetismo que grassava em Portugal e uma vez que desde o recenseamento eleitoral até ao próprio escrutínio várias irregularidades se verificavam, era também incapaz de conseguir expressar a sua opinião. As vitórias eleitorais resultavam da acção combinada de cima para baixo entre governo, ministros do reino (os organizadores das eleições), governadores civis, presidentes de câmara, regedores e sobretudo os caciques, “*iniludivelmente a personagem central das eleições oitocentistas*”⁵⁵. A isto juntavam-se os acordos tácitos entre *partidos* para não formar uma câmara muito desfavorável ao governo que acabara de ser nomeado, de modo que as maiorias parlamentares se sucediam⁵⁶. Fátima Bonifácio, numa feliz alusão, compara este sistema à batota num jogo de cartas: se todos os jogadores conhecerem e concordarem com a batota dos outros, nem o jogo é perturbado, nem os seus resultados contestados⁵⁷. Mesmo os deputados que ficavam fora das esferas *partidárias* não chegavam ao parlamento por livre vontade do eleitorado, mas por deterem poder suficiente a nível local para conseguir a eleição e manter alguma independência em relação a outros grupos. Este poder era também suficiente para os tornar interlocutores de outros deputados eleitos dentro da sua zona de influência, pois defender os interesses dessa região era uma outra forma de garantir a eleição sob a protecção do régulo local.

Por seu lado os deputados eram também caracterizados por elementos específicos que condicionavam o seu discurso. Desde logo a capacidade para ser eleito estava limitada a factores financeiros, pois entendia-se que o parlamentar devia ser um homem com posses suficientes para poder resistir à corrupção. Uma vez no parlamento, a posição de alguns dos eleitos estava também subordinada ao contexto político, à constituição da câmara e ao poder dos líderes dos *partidos* nacionais,

⁵² CAETANO, 1981: 59-65 e 76-77. SANTOS, 1986: 17-22.

⁵³ MÓNICA, 2005.

⁵⁴ CARDOSO, 1993: 50-54. CRUZ, 2009. SANTOS, 1990: 170 e ss. e 494-496.

⁵⁵ ALMEIDA, 1991: 129.

⁵⁶ ANTUNES, 1981. SOUSA & MARQUES, 2004: 204-227.

⁵⁷ BONIFÁCIO, 1992: 97.

aos quais era reconhecido o direito de escolher outros membros do grupo, consoante as suas prestações parlamentares e extra-parlamentares⁵⁸. Em 1880, fazia-se uma apreciação muito negativa dos deputados neste sentido: “*os denominados eleitos do povo, salvas honrosas excepções, não podem expender livremente a sua opinião, saem já das urnas coactos (sic) e curvados ao nuto (sic) ministerial*”⁵⁹. Aquelas prestações extra-parlamentares não serão tão profundamente abordadas nesta investigação, se bem que não sejam de todo descuradas, consultando-se alguns opúsculos publicados por alguns deputados. Contudo, ficarão de fora as intervenções publicadas nos jornais, o que não deixa de ser uma falha pois esta foi uma “*grande época de florescimento do jornalismo*” que exerceu uma marcada influência na opinião pública nacional⁶⁰. De qualquer modo estas publicações reiterariam aquilo que era dito no parlamento se bem que baixando o nível, pois a imprensa periódica estava demasiadamente comprometida com o poder político⁶¹ e “*limita-se a ingénuas argúcias para iludir a opinião, defendendo por sistema os amigos e ferindo os adversários*”⁶².

Além disto, muitos dos deputados pertenciam ao funcionalismo público, ou seja eram pagos pelo governo, pelo que as suas intervenções destinavam-se a agradar aos seus líderes. Por outro lado, a sua formação académica determinava também a sua capacidade de entrar no parlamento e a caracterização do seu discurso. A maior parte dos parlamentares provinha da área jurídica, o que era sempre útil numa actividade plena de minudências legais e em que a eloquência era um trunfo. Na segunda metade do século XIX aumenta o número de deputados com formação técnico-científica, indispensável na tecnocracia fontista. Além destes dois factores as tradições familiares, compadrios e influências eram também aspectos a ter em conta na entrada e comportamento no parlamento⁶³.

Na análise de qualquer discurso é necessário levar em linha de conta todas estas variáveis a par de outras informações sobre a idade, naturalidade, ligações familiares e carreira profissional. O *DBP*, neste aspecto, revela-se um instrumento imprescindível para qualquer investigação sobre os debates, muito embora peque por listar a maioria dos tribunos pelo seu apelido e não pelo nome por que eram conhecidos nas bancadas, o que muitas vezes dificulta a tarefa de encontrar o biografado. Aqui, a base de dados do projecto *Debates Parlamentares sobre Economia e Finanças (1821-1910)*, disponível em www.ics.ul.pt/debatesparlamentares (anteriormente em cisep.iseg.utl.pt/dpef), é um auxiliar precioso por permitir a pesquisa de deputados por qualquer um dos seus nomes⁶⁴.

⁵⁸ DUVERGER, 1983. MONTEIRO, 2006: 304. SARDICA, 1997b: 767.

⁵⁹ A LINHA FERREA... (1880): 3.

⁶⁰ TENGARRINHA, 1965: 143 e 175

⁶¹ PEREIRA, 2002b: 16-17 e 24.

⁶² FUSCHINI, 2005: 38.

⁶³ ALMEIDA, 1995: 133-165.

⁶⁴ Sempre que se quiser aceder aos dados biográficos de pares e deputados citados ao longo deste texto, deve-se consultar o anexo 7, baseado no DBP.

Por fim, há que ter em atenção um outro conjunto de interlocutores privilegiados composto pelos homens e associações que negociavam ou poderiam vir a negociar com o estado. Tendo em conta que no parlamento se debatiam projectos a ser realizados pela iniciativa privada, conviria exagerar as suas perspectivas de rendimento de modo a atrair o interesse de capitalistas, além de justificar perante o parlamento a necessidade de se aprovar o negócio. Um outro eventual interlocutor a ter em conta será o estrangeiro, designadamente durante a discussão de projectos com consequências de cariz militar. Naturalmente, importa ainda conhecer qual a influência destes colocutores no parlamento e quão (des)vantajosa seria a posição negocial do governo para os tomar em atenção.

1.4.1.3 | A FRAGILIDADE DAS ESTRUTURAS *PARTIDÁRIAS*

Convém aqui ter em atenção que quando se fala em *partido*, fala-se por conveniência de linguagem e não para remeter para o conceito actual. Nos primeiros vinte anos de liberalismo, os *partidos* eram tão-só correntes de opinião formadas dentro do parlamento em torno de alguns homens, clubes ou associações burguesas com doutrinas, interesses, relações familiares/clientelares ou ideais comuns, desligadas da massa popular e eleitoral, com finalidades imediatas (eleições e apoio ou oposição aos diferentes governos), ténue conteúdo programático e fraca organização, rivalizando quer interna, quer externamente com grupos de sentido político diferente. A própria noção de programa político só aparece com Costa Cabral, o que deu origem também a outro programa político de sentido contrário defendido pelos seus opositores⁶⁵.

No dealbar da segunda metade do século XIX, o acto adicional de 1852 criou condições de estabilidade propícias ao aparecimento de grupos políticos mais consistentes, se bem que ainda com um mínimo de definição programática e de estruturação orgânica: mantêm-se *partidos* de quadros e não de massas, mas possuem já uma estruturação interna, disciplina *partidária*, maior penetração local, complexificação de procedimentos e doutrinas correntes e bem delineadas, o que lhes permitia discutir eleições e produzir opinião, deputados e governos⁶⁶.

Assim, à luta inconsistente entre liberais e absolutistas, esquerda e direita, setembristas e cartistas ou progressistas e cabralistas, sucede uma oposição entre regeneradores e históricos (mais tarde progressistas). Os primeiros defendiam o princípio da ordem pública e liberdade sob uma autoridade forte e central e a submissão de alterações ideológicas à modernização do reino através de um programa de obras públicas promovido pelo estado e financiado pelo crédito particular. Os segundos, inspirando-se longinquamente no setembrismo, divergiam em alguns aspectos doutrinários dos

⁶⁵ ALMEIDA, 1991. ANTUNES, 1980: 75-79. CRUZ, 1995: 122. MACEDO, 1971. MÓNICA, 2005. SANTOS, 1986: 193-205. SARDICA, 1997b: 747-749. SOUSA, 1983: 19-29 e 136-161. TENGARRINHA, 1983c.

⁶⁶ SARDICA, 2001a.

regeneradores, mas deles não se afastavam muito. Ambos se pautavam pelo eclectismo económico⁶⁷. Além destas duas agremiações, existiam ainda os *partidos* cartista (antigos apoiantes de Cabral, opositores do primeiro governo dos regeneradores), legitimista (apoiantes de D. Miguel), política liberal (fundado em 1861 por José Estêvão, cuja morte lhe pôs também fim), novíssimo (dissidência dos cabralistas do *partido* histórico que durou entre 1862 e 1868), eclético (dissidência anti-fusão dos deputados regeneradores Martens Ferrão e Barjona de Freitas que paulatinamente regressou às origens), reformista (formado na década de 1860 à esquerda dos históricos, governou o país entre 1868 e 1870), constituinte (pequeno grupo de direita formado em 1871, defensor de economias e sufrágio alargado onde pontificavam Vaz Preto e Dias Ferreira), progressista (resultado da fusão entre históricos e reformistas, defendia o equilíbrio orçamental, o alargamento do sufrágio e a anulação da intervenção do poder central nos actos eleitorais) e republicano (formado em 1876, atinge a maioria política na década seguinte), além dos centros progressistas (em torno de personalidades da esquerda monárquica, soçobraram em finais da década de 1860) e de grupos parlamentares em torno de indivíduos carismáticos (Ávila, José Estêvão, Vaz Preto, Dias Ferreira, Casal Ribeiro ou Barjona de Freitas). A existência destes *partidos* não pressupõe contudo uma disciplina parlamentar a toda a prova, pois a coesão nos grupos era muito ténue, os interesses locais muitas vezes falavam mais alto que a lealdade *partidária* e o próprio regime nunca reconheceu juridicamente a sua existência (nos sufrágios, os eleitores votavam nos nomes dos candidatos), além de que uma das acusações mais graves que se podia fazer a um deputado era colocar o interesse de *partido* à frente da sua liberdade de consciência⁶⁸.

Porém, é indubitável que o vínculo *partidário* era mais firme, pelo que convém aqui atender que a ideologia dominante dos grupos influencia a dos indivíduos. Os sistemas ideológicos são relativamente estáveis e contínuos e enquanto modelos de cognição social organizam as representações e orientam as práticas sociais, entre as quais o discurso⁶⁹. Mesmo assim, a opinião individual dos deputados mantinha-se bastante autónoma, sobretudo nos não-alinhados, que chegavam ao parlamento não por influência *partidária*, mas pelo poder que detinham localmente.

1.4.1.4 | UMA CÂMARA INDEPENDENTE?

Em teoria, os pares seriam mais independentes em relação a *partidos*, localidades, interesses e influências particulares, uma vez que eram de nomeação vitalícia. Seriam o “*palladium das liber-*

⁶⁷ BASTIEN, 2001.

⁶⁸ ALMEIDA, 1991. ANTUNES, 1980: 75-79. SANTOS, 1986: 188 e 193-205. SARDICA, 1997b: 747-749. SOUSA, 1983: 19-29, 136-161 e 220-221. SOUSA & MARQUES, 2004: 229-245. TENGARRINHA, 1983c. TORGAL & ROQUE, 1993: 202.

⁶⁹ DIJK, 1997.

dades publicas e a tribuna livre da consciência nacional”⁷⁰. Não tinham de se preocupar com a opinião do *partido* para garantir a sua reeleição. Pelo contrário, o *partido* é que tinha de se preocupar em os satisfazer para garantir a sua lealdade.

Contudo, antes de se chegar a par, era preciso merecê-lo (além de se obedecer a determinados requisitos determinados por lei). Segundo o que estava estipulado constitucionalmente, era o rei quem nomeava os pares, o que podia dar a entender que era o monarca quem precisava de ser *convencido*. No entanto, quem recomendava a nomeação de novos membros da câmara alta era o governo que necessitava de reforçar a sua posição nessa instituição. É certo que D. Pedro V não se deixou manipular no que a esta prerrogativa dizia respeito, mas também é verdade que este monarca constituiu excepção no panorama dinástico português.

Nada garantia, porém, que um par assim que nomeado não voltasse as costas ao governo, pois a sua posição era vitalícia. É para pôr fim a esta possibilidade que surge a reforma de 1878 (culminando um processo com origens já na década de 1870⁷¹), pela qual Fontes tenta controlar a câmara alta, limitando a livre escolha ao rei, e o segundo acto adicional, que suprimiu a hereditariedade do pariato e fixou o seu número em 100 membros vitalícios e 50 electivos em sufrágio indirecto. Naturalmente, a parte electiva dos pares sentia-se constrangida a votar com o governo, pois era dissolúvel e devia-lhe a eleição e futuros favores, e este sentia-se mais autorizado para desprezar a opinião da câmara alta. Dez anos depois o terceiro acto adicional retira o carácter electivo à câmara alta, fixando em 90 o seu número de membros, além dos pares por direito próprio. Do ponto de vista prático, estas reformas foram desnecessárias, porque até então as propostas reprovadas pelos pares representaram menos de 1% do total de propostas enviadas pelos deputados, no entanto do ponto de vista político, era uma forma de limitar as discussões no parlamento e a visibilidade da oposição.

Ao longo da vida desta instituição, a sua constituição foi-se alterando. Inicialmente representava os antigos estados da nobreza e clero, mas os acontecimentos políticos de finais da década de 1820 e da década de 1830 anularam esse carácter elitista abrindo-se a câmara aos nobilitados, à fidalguia de segunda linha e ao funcionalismo público à medida que as *fornadas* se sucediam, o que punha em causa a serenidade, imparcialidade e moderação da câmara alta, mas enriquecia-a com capital técnico-científico⁷².

Ao nível funcional, a câmara alta tinha algumas diferenças em relação à câmara baixa, desde logo porque os pares não se reuniam todos os dias (de segunda a sábado), mas só quando havia projectos para discutir. Estes provinham da câmara dos deputados e nos pares eram alvo de pareceres

⁷⁰ A LINHA FERREA..., 1880: 4.

⁷¹ CASAL RIBEIRO, 1895: 38.

⁷² Para tudo isto, ver: ALMEIDA, 1995: 106-132. CAETANO, 1981: 59-65 e 70-72. CARDOSO, 1993: 49-50. FUSCHINI, 2005: 52-53. MÓNICA, 1994. NORONHA, 1926. PAIXÃO, 1979. SANTOS, 1990: 69-70, 201 e ss. e 382 e ss. SILVEIRA, 1992.

por parte das comissões respectivas. Por esta razão, no fim da sessão legislativa acumulavam-se os diplomas aprovados pelos deputados (cerceando assim a discussão), ao passo que no seu início os trabalhos parlamentares na câmara alta eram quase inexistentes e as discussões mais demoradas.

1.4.1.5 | PARLAMENTO E OPINIÃO PÚBLICA

Apesar de a vida dos governos e os mandatos dos deputados não dependerem directamente do eleitorado, nem por isso deixavam os parlamentares de ter em conta a sua opinião e de sofrer a pressão de um público que os avaliava no momento, pois *“os periódicos de Lisboa e Porto publicavam muitas das intervenções dos deputados pelo que as ideias transmitidas por estes abrangiam uma audiência que não se confinava de modo algum à assistência das sessões parlamentares”*⁷³.

Por outro lado, pares e deputados gozavam de um prestígio intelectual e social que se estendia para fora das câmaras e que se originava na opinião dos cidadãos. Eram verdadeiras figuras nacionais numa época em que a eloquência era uma forma de impor autoridade e de granjear fama. Tanto assim era que em algumas ocasiões no fim de um discurso particularmente facundo o orador (sobretudo se tivesse em início de carreira) era cumprimentado por ambos os lados da câmara. O parlamento rivalizava com o teatro, os salões, as sociedades científicas e literárias na obtenção de mais-valia social. Neste sentido, os parlamentares tentavam dar boa imagem de si, procurando nas suas orações parlamentares – título intelectual mais elevado do estadista⁷⁴ – impressionar os ouvintes e leitores dos diários em geral. Era o trabalho quotidiano no plenário e em comissões e os vastos recursos oratórios que faziam os deputados notados, pelo que *“a oratória parlamentar tornou-se assim a melhor via através da qual os parlamentares tinham oportunidade de evidenciar os seus dotes e de impressionar o auditório”*. Se os eleitores não eram imprescindíveis para a carreira política do parlamentar, eram a sua fonte de prestígio e neste sentido eram também um interlocutor privilegiado dos debates⁷⁵.

1.4.1.6 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelo que ficou dito, conclui-se que o rei, seus conselheiros e o governo eram os grandes responsáveis pela gestão dos assuntos nacionais, relegando para segundo plano o papel do parlamento. É um facto que ao longo deste período o poder executivo se sobrepôs ao poder legislativo, em virtude das sucessivas maiorias que dispunha na câmara baixa e da influência que detinha sobre os

⁷³ GONÇALVES, 1997: 7.

⁷⁴ COELHO, 1926: 46. SARDICA, 2001a: 654.

⁷⁵ MAIA, 2002: 67 e ss. e 163.

monarcas. José Luís Cardoso afirma mesmo que, na maior parte das leituras de debates, fica a ideia de que já se sabe qual será o seu desfecho ainda antes de este ter começado⁷⁶. Isto não implica, todavia, que os debates sejam inúteis para basear ou serem usados uma investigação. Mesmo que não fosse fulcral para a decisão final, o parlamento assumiu-se como local de debate, de construção de opinião e onde a decisão era, pelo menos formalmente, tomada⁷⁷. Para Valentim Alexandre, as cortes desempenharam um papel muito diminuto na tomada de decisão sobre o regime colonial, no entanto “*o parlamento vale sobretudo como produtor de ideologia, por esse modo condicionando as opções de fundo, mas não definindo as políticas a seguir*”⁷⁸. Em consequência, os diários das câmaras, que apresentam, como qualquer outra fonte, algumas limitações, não deixam de ser uma “*useful research and educational tool*”⁷⁹. De facto, foram já vários os autores – alguns já citados – que se socorreram dos debates para provar as suas teses.

Teresa Rodrigues viu na “*leitura e análise das sessões parlamentares e os assuntos nelas apresentados e desenvolvidos sobre as várias facetas da nova relação entre os territórios de Portugal e do Brasil, (...) um testemunho de inegável importância*”⁸⁰. A autora usou-as como fonte privilegiada para detectar as áreas prioritárias na relação entre os dois países no período compreendido entre 1836 e 1889, os pontos de tensão e os períodos em que decorreram, assim como a sua evolução ao longo do tempo, através de uma prévia análise quantitativa dos conteúdos (número de sessões sobre o Brasil, classificação dessas sessões em assuntos económicos, políticos, de emigração, diplomáticos, militares, etc.). Nesta base avançou com algumas explicações para esses números, sobretudo ao nível político-diplomático, económico e da emigração, relacionando-as com as medidas legislativas que entretanto iam sendo tomadas.

Zília Castro pretendeu com os debates constituir um instrumento de trabalho sobre a questão brasileira e o estado das relações entre Portugal e Brasil entre 1821 e 1836, elaborando também, com base nos dados que recolheu, uma pequena consideração em quatro perspectivas (justiça, militarismo, economia e política) concluindo que “*as ideias que se acabam de expor subjazem implícita ou explicitamente a todo o género de intervenções que marcaram a presença do Brasil nas Cortes vintistas (...). Constituem um cânon interpretativo da “questão brasileira” que contribui com a sua quota parte para a sua compreensão*”⁸¹.

Ainda sobre a questão brasileira no parlamento temos as teses de mestrado e doutoramento de Paulo Gonçalves e de Fernanda Maia, respectivamente. O primeiro tenta desvendar nas cortes cons-

⁷⁶ CARDOSO, 20--a: 16.

⁷⁷ RODRIGUES, 2002.

⁷⁸ ALEXANDRE, 2008: 194.

⁷⁹ ALMEIDA, 2006: s/p.

⁸⁰ RODRIGUES, 2002: 7.

⁸¹ CASTRO, 2002: XVI.

tituintes as intenções, objectivos e linhas de pensamento dos deputados nacionais sobre a situação brasileira. A segunda estuda a reacção dos deputados a questões de natureza político-diplomática, comerciais e de emigração, oferecendo ainda uma excelente apreciação do *DCD* como fonte histórica, embora peque por não enquadrar os oradores na geografia política nacional⁸².

Complementando a questão brasileira com a questão colonial, encontramos o trabalho organizado por Valentim Alexandre em 2008, onde se demonstra “*o relevo assumido pela questão brasileira nas Cortes de 1821-1823*”⁸³, quer na quantidade de debates sobre a temática quer na sua intensidade. Quanto à questão colonial africana, era também um assunto muito discutido nas câmaras, o que possibilitou ao autor explicitar com algum detalhe a evolução do pensamento político sobre o regime colonial a adoptar por Portugal. Igual pensamento norteou a tese de mestrado de Rui Marques, que baseando-se na análise dos debates parlamentares procurou verificar a existência ou não de uma intelectualização sobre as colónias na câmara baixa no período de 1870-1873 e o seu papel no estabelecimento de medidas para o fortalecimento da posição e dos interesses de Portugal no mundo, bem como qual o controlo realizado pelos deputados ao exercício governativo⁸⁴.

Se mudarmos a temática para a economia e as finanças nacionais, encontramos também bastantes investigações que recorreram aos diários das câmaras. No início da década de 80 do século passado, Armando de Castro, no seu estudo sobre o pensamento económico português, refere que muita da ideologia económica dos liberais se bebe a partir dos debates⁸⁵. Também o estudo coordenado por Nuno Valério sobre finanças, impostos e orçamentos “*procura ser uma leitura dos debates parlamentares em Portugal sobre um ou vários aspectos da vida financeira do Estado, sob uma dupla óptica: a da realidade e a das ideias [para] estudar o que foram as políticas e as doutrinas económicas e financeiras que se manifestaram nos debates parlamentares*”, uma vez que “*o parlamento surge, neste contexto, como o local privilegiado de decisão (...) e portanto como o local privilegiado para se observar a evolução das duas histórias que interessam à análise efectuada [história do sistema fiscal português e história das ideias sobre as questões fiscais]*”⁸⁶. Neste projecto, tanto Carlos Bastien como Maria Eugénia Mata através da evolução de cada debate – cuja descrição é incontornável – foram descobrindo as parcialidades políticas (e seus principais oradores), os argumentos invocados por cada uma delas, o seu ideário económico, a influência da formação académica na discussão, a comparação com o estrangeiro, a relação com os interesses locais, o impacto sobre a sociedade e economia e as conclusões possíveis sobre o pensamento económico nacional ao nível parlamentar. Ambos os autores parecem ver as prédicas como plenas da sua ideologia e não como

⁸² GONÇALVES, 1997. MAIA, 2002.

⁸³ ALEXANDRE, 2008: 98.

⁸⁴ MARQUES, 1999.

⁸⁵ CASTRO, 1980.

⁸⁶ VALÉRIO, 2006a: 7. VALÉRIO, 2006b: 7.

mero expediente de oposição, embora Carlos Bastien refira que “*as intervenções parlamentares (...) privilegiaram frequentemente o combate abertamente político e a exibição retórica em detrimento da discussão aprofundada da problemática propriamente financeira*”⁸⁷. Na mesma senda, o projecto liderado por José Luís Cardoso socorre-se também dos debates parlamentares para, numa visão mais objectiva, verificar quais os assuntos económico-financeiros de que mais se ocuparam os deputados portugueses na segunda metade do século XIX e primeira década do século XX, mas também para atingir o pensamento económico dos homens que presidiam aos destinos da nação⁸⁸. Também Luís Espinha da Silveira se serve, entre outras fontes, das intervenções dos ministros nas cortes e dos documentos que os mesmos aí apresentaram para concluir pela rápida degradação do erário público nos primeiros anos da revolução liberal⁸⁹.

Ainda sobre os primeiros tempos de liberalismo em Portugal, temos a compilação de Augusto Dias e o estudo de Fernando Dores Costa que assentam sobretudo na evolução das leis, temperando aqui e ali com referências aos debates⁹⁰.

Oscilando o olhar para o campo da educação, encontramos o trabalho de Áurea Adão. Embora esta autora faça sobretudo uma compilação de debates, elabora também uma pequena referência à evolução do ensino em Portugal, baseando-se nesta fonte. O seu maior mérito, contudo, é mesmo a construção de instrumentos de pesquisa (índices onomástico e temático) que, associados à antologia, facilitam o trabalho aos investigadores da área⁹¹.

A nível de mestrado encontramos as teses de Hugo Silveira Pereira (sobre a relação entre parlamento e caminhos-de-ferro no período entre 1845 e 1860) e de Nuno Silva sobre a indústria corticeira, que tenta “*demonstrar a importância da cortiça enquanto produto internacional, nacional e regional, através das vozes dos ilustres deputados*”⁹².

Finalmente, destaca-se ainda o artigo de Vítor Neto onde se estudam *Os problemas eclesiásticos no Parlamento* entre 1834 e 1841, recorrendo em grande medida aos debates parlamentares⁹³.

Naturalmente, as pesquisas biográficas sobre políticos nacionais não podem fugir à consulta dos debates. Neste sentido, existem já alguns trabalhos de valor feitos: de Maria Filomena Mónica sobre Fontes, de Magda Pinheiro sobre Passos Manuel (trabalho que inclui também uma reflexão sobre os debates enquanto fonte primária), de José Miguel Sardica sobre Ávila, de Paulo Jorge Fernandes sobre Mariano de Carvalho, entre muitos outros. Numa toada mais preparatória, se bem que com alguma análise historiográfica, temos as colectâneas de intervenções de Jorge Alves sobre

⁸⁷ VALÉRIO, 2006b: 61.

⁸⁸ BASTIEN & CARDOSO, 2009. CARDOSO, 2007.

⁸⁹ SILVEIRA, 1987.

⁹⁰ DIAS, 1978. COSTA, 1987.

⁹¹ ADÃO, 2002. GAMEIRO, 2004.

⁹² SILVA, 2010: 11. PEREIRA, 2008a. PEREIRA, 2008b.

⁹³ NETO, 2006.

Rodrigues de Freitas e de A. Dias de Oliveira sobre Vicente Ferrer. Todos estes autores recorreram aos debates, não pondo nenhum deles em causa a sua validade historiográfica⁹⁴.

Concluindo, foram já vários os investigadores que se serviram dos debates para conduzir as suas investigações. Pelo que ficou dito, nota-se também uma clara preferência pelos debates da câmara baixa e um quase esquecimento dos da câmara alta, o que poderá ser explicado pelo facto de na maioria das vezes os pares apenas confirmarem o que tinha sido decidido pelos seus colegas *plebeus*. No entanto, em certos casos, verificaram-se algumas alterações e mesmo reprovações aos diplomas da câmara dos deputados. De qualquer modo, as discussões e os argumentos invocados nunca seriam exactamente iguais e a sua análise é indispensável para o estudo da própria câmara e das suas relações com a parte electiva do parlamento. Os debates quer nos deputados quer nos pares tornam-se assim um importante instrumento de trabalho, muito embora o seu tratamento exija “*mu-uito cuidado e, sobretudo, uma grande dose de paciência*”⁹⁵.

1.4.2 | A OPINIÃO TÉCNICA: ENGENHEIROS E MILITARES

Como foi dito atrás, para esta investigação serão também usadas outras fontes publicadas fora do parlamento, sobretudo entre a engenharia, mas também nas esferas militares nacionais, em primeiro lugar para descobrir um outro tipo de visão sobre a problemática ferroviária; em segundo lugar para tentar corrigir algum desvio que as opiniões políticas e *partidárias* podem induzir; em terceiro lugar, em virtude da posição privilegiada que os engenheiros ocupavam nesta questão: eram eles quem preparava o concurso público, quem seleccionava os candidatos, quem avaliava os contratos e todos os seus detalhes técnicos e quem no terreno fiscalizava o avanço da obra. Nos casos em que as linhas eram concedidas por decreto e portanto sem discussão parlamentar, a visão dos engenheiros torna-se ainda mais importante por ser a predominante, quando não é a única⁹⁶.

1.4.2.1 | A AGENDA DE ENGENHEIROS E MILITARES

Seria tentador ver os engenheiros e os militares de carreira lusos como os verdadeiros defensores da verdade e do interesse público (tal como aliás eles próprios se viam no final da década de 1840⁹⁷), ao passo que os políticos estariam mais interessados em satisfazer a sua sede de poder ou em defender os interesses dos seus agrupamentos políticos, das localidades de onde eram naturais

⁹⁴ ALVES, 1999. FERNANDES, 2007. MÓNICA, 1997. MÓNICA, 1999. OLIVEIRA, 2003. PINHEIRO, 2003. SARDICA, 2001b. SARDICA, 2005a.

⁹⁵ MAIA, 1996: 128.

⁹⁶ PINHEIRO, 2008: 166-172.

⁹⁷ MACEDO, 2009: 138.

ou por onde haviam sido eleitos ou das empresas de que também eram accionistas ou mesmo directores. A ser verdade, o discurso técnico serviria de algum modo de controlo em relação ao discurso político. No entanto, não era isto de todo o que acontecia. Houve casos em que os engenheiros muitas vezes defendiam também os seus interesses particulares ou das companhias para quem trabalhavam. Por exemplo, o engenheiro Sousa Brandão chegou a propor que no orçamento do ministério das obras públicas se incluísse uma verba para a construção de estradas de ligação da linha do norte a Sta. Maria da Feira, sua zona de origem⁹⁸. Sousa Brandão teve uma passagem fugaz pelo parlamento, mas outros engenheiros eram presenças constantes e figuras de proa dos *partidos*. Era o caso de Plácido Abreu nos regeneradores ou de Belchior Garcês nos históricos/progressistas, que no parlamento defendiam sobretudo os interesses dos grémios em que militavam. Aliás, Plácido Abreu chegou mesmo a defender um projecto de uma linha pelo vale do Lima passando pela sua terra natal, Arcos de Valdevez, contra a opinião unânime de toda a JCOPM⁹⁹. Além disto não podemos esquecer que obras públicas significavam emprego para os engenheiros e que o estado era o grande empregador de engenheiros nesta altura¹⁰⁰. No caso dos militares a tentação seria a mesma. Eles seriam os grandes defensores da integridade nacional ao passo que os políticos a colocariam em causa em nome de outros interesses menos legítimos. Na realidade os militares tinham interesse em defender a sua profissão quer como estrategas, quer como técnicos (os da arma de engenharia) numa altura em que a engenharia civil era uma ameaça.

De tudo isto resulta a necessidade de saber quem eram estes homens, de onde eram, que idades tinham, que trabalhos desempenharam e que fés políticas professavam. Para os que seguiram carreira política, o *DBP* é de consulta obrigatória, bem como algumas biografias já publicadas. Para os outros, necessário se torna consultar outras fontes de informação. No AHMOP, estão guardados os processos individuais de todos os funcionários do ministério. Embora, privilegiem a evolução da carreira profissional e omitam por completo as tendências políticas, fornecem por vezes alguns dados sobre a origem e o nascimento. Também a *ROPM* oferece nos elogios fúnebres aos engenheiros finados algumas informações, sendo alguns desses panegíricos bem mais completos que os processos individuais. Em termos académicos, a formação de grande parte deles era híbrida (engenharia civil e militar), por se acreditar que um engenheiro tinha também a obrigação de saber desempenhar tarefas militares e porque os militares monopolizaram as instituições que os formavam. Foi esta noção híbrida que deu origem à escola do exército, que, durante muitos anos, *produziu* os técnicos de que o país precisava. Isto depois de um curso preparatório de carácter geral na politécnica de Lisboa onde aprendiam matemática, física, química, história natural, geologia e astronomia. No

⁹⁸ DL, sessão da câmara dos deputados de 15-6-1867: 1956.

⁹⁹ AHMOP. JCOPM. Cx. 22 (1879), parecer 8312 (1-8-1879).

¹⁰⁰ BARATA-MOURA, 1996: 39. RODRIGUES, 1999: 76.

entanto, a escassez de oferta deste tipo de formação levou os políticos portugueses a enviar alguns alunos para estudar no estrangeiro, designadamente na escola de pontes e calçadas de Paris e nas escolas de minas e engenharia de Gand, Metz, Freiberg e Liège¹⁰¹.

1.4.2.2 | AFIRMAÇÃO SOCIAL

Em termos de identidade profissional, é com a política de melhoramentos materiais que os engenheiros se afirmam na sociedade portuguesa, sendo que “*os caminhos de ferro, elemento central da política de fomento industrial da Regeneração, serão a base do novo protagonismo assumido pelos engenheiros portugueses*”¹⁰², que se aproveitaram ainda do facto de a tecnologia se ter assumido bem cedo no século XIX como elemento fundamental do pensamento económico dos intelectuais portugueses, muitos dos quais tinham tomado contacto com ela durante o seu exílio no estrangeiro. A regeneração mais não fez do que cimentar a importância do saber técnico e científico, valorizando os conhecimentos dos engenheiros, os quais partilhavam também da mesma noção de progresso. No fundo, caminhos-de-ferro significavam progresso e os engenheiros significavam caminhos-de-ferro. Muito embora se tratassem de uma elite maioritariamente de esquerda, que podia chocar contra o conservadorismo fontista, a verdade é que viram na oportunidade proporcionada por Fontes uma possibilidade de aplicar os seus ideais, procurando colocar a tecnocracia e a objectividade científica à frente do confronto ideológico, algo que não acontecera no tempo dos Cabrais¹⁰³. Tendo muitos deles frequentado escolas europeias, incorporavam “*uma dimensão simbólica: não se trata já apenas de um problema de comunicações; é a própria questão da industrialização e da modernização económica que é discutida; é o conceito de progresso que se funde com o objecto e as estruturas tecnológicas*” e é também a própria formação do conceito de *nação*¹⁰⁴.

O que daqui ressalta é que aos engenheiros interessava a política de melhoramentos materiais, não só para garantirem emprego, mas também para granjearem prestígio social (muito embora esse prestígio se fosse desvanecendo à medida que as suspeitas de corrupção na administração directa das obras iam crescendo e à medida que iam aceitando cargos nas companhias privadas que por vezes tanto criticavam¹⁰⁵). Quando em 1868 é extinto o corpo de engenharia civil (criado em 1864) à mão das *economias* reformistas, a classe continua a pressão em favor dos melhoramentos materiais e em defesa dos seus interesses corporativos, desta feita reunida na AECP, onde pontificavam

¹⁰¹ MACEDO, 2009: 26, 34-38, 45, 59-76. MATOS & DIOGO, 2003. MATOS & DIOGO, 2006: 5. MATOS & DIOGO, 2007. MATOS & DIOGO, 2009: 79-80 e 88. RODRIGUES, 1999: 74-75. Para os dados biográficos de engenheiros e também de militares citados nas restantes páginas deste trabalho, consultar o anexo 8 (baseado nos processos individuais guardados no AHM e no AHMOP e nos elogios fúnebres da ROPM).

¹⁰² DIOGO, 1994: 127. MATOS et al., 2003.

¹⁰³ ALVES & VILELA, 1995: 64. LAINS & SILVA, 2005. MACEDO, 2009: 111-113 e 128-129. MATOS & DIOGO, 2007.

¹⁰⁴ DIOGO, 2003: 14. Ver também MACEDO, 2009: 9-15.

¹⁰⁵ PINHEIRO, 2008: 180.

homens que participam em governos e comissões e que se institui como parceiro qualificado do estado, emitindo pareceres em resposta a solicitações directas mas sobretudo por sua iniciativa espontânea, antecipando as questões. A AECP vivia “*na estreita dependência do Estado e toda a actividade que desenvolve (...) se subordina à temática das actividades de construção e obras públicas*”, bem visível nos temas de eleição dos primeiros vinte anos da *ROPM*, além de que estava sediada em instalações do estado junto ao ministério das obras públicas. Era assim bem diferente da sua congénere francesa que se constituiu em oposição ao corpo de engenheiros do estado¹⁰⁶.

É neste contexto que devem ser encaradas as consultas técnicas dos engenheiros, tanto publicadas no *BMOP* e na *ROPM*, como ostracizadas nos manuscritos dos órgãos consultivos. Neles deve-se ter ainda em atenção alguns aspectos. Se por um lado, a concessão de mais linhas, significava mais oportunidades para os engenheiros, por outro as regras da sua arte, o seu profissionalismo e o seu orgulho profissional impediam-nos de aprovar linhas ao acaso. Imiscuindo-se nesta dicotomia encontramos os interesses particulares (locais, empresariais e *partidários*) que se debatiam com o interesse geral que os engenheiros deveriam defender.

1.4.2.3 | NO MINISTÉRIO: O *BMOP*, O *CGOP(M)* E A *JCOPM*

Em 30-8-1852 é criado o ministério das obras públicas, comércio e indústria por se entender que era necessário haver uma maior especialização naquelas áreas, algo que o ministério do reino já não conseguia fazer. Um outro diploma da mesma data organizava o ministério e criava o *CGOPM*. Tratava-se de uma instituição de carácter meramente consultivo que a pedido do governo emitia pareceres sobre tudo o que se relacionasse com obras públicas e minas, incluindo questões técnicas e administrativas (propostas, projectos, contratos, regulamentos, reclamações sobre indústrias, transportes, minas, caminhos-de-ferro, regas, rios, portos, saneamento, etc.). Era presidida pelo ministro das obras públicas, mas o seu verdadeiro líder era o seu vice-presidente que simultaneamente era o director-geral das obras públicas. Completavam o *CGOPM* quatro vogais com capacidade científica nomeados pelo governo e os engenheiros directores das obras públicas dos diversos distritos que na altura das reuniões se encontrassem em Lisboa. Pleno de intenções e de vontade de regenerar o país, rapidamente pediu ao governo todas as informações estatísticas e cartográficas disponíveis para dar início a essa tarefa. Estas medidas constituíram a aplicação prática das ideias defendidas anos antes n’*O Ateneu* por Albino de Figueiredo, João Crisóstomo e Lobo de Ávila, que, de resto, se tornariam três dos membros do novo órgão consultivo¹⁰⁷.

¹⁰⁶ MACEDO, 2009: 22 (nota 51) e 110. RODRIGUES, 1999: 67-70, 76-78 e 81-82. RODRIGUES, 2003.

¹⁰⁷ *BMOP*, 1853, n.º 7: 3-19. MACEDO, 2009: 139 e 153-156.

Por decreto de 5-10-1859 o CGOPM era despojado das minas que iam para um conselho próprio (surgindo o CGOP). Anos mais tarde, decreto de 30-12-1868 extingue ambas as instituições e cria a JCOPM. O ministro mantinha-se como presidente e o director-geral das obras públicas como vice-presidente, mas o número de vogais subia para cinco aos quais se juntavam os directores de obras públicas distritais quando as suas informações fossem necessárias. Os cinco vogais eram nomeados entre os oficiais militares (mesmo os engenheiros civis tinham uma patente honorífica) e receberiam apenas os soldos e gratificações relativos às suas patentes (que era onde residia a *economia* desta reforma). O novel órgão deveria ser ouvido sobre todas as questões de obras públicas e minas; sobre todos os actos de administração pública em que as leis ou regulamentos exigissem consulta do extinto CGOP; sobre os projectos de estradas, caminhos-de-ferro, pontes, rios, portos e canais; e sobre os contratos que tivessem por objecto obras de utilidade pública (decreto de 31-12-1868) ¹⁰⁸. A JCOPM acabou por ser extinta em 1892, quando o decreto de 1-12-1892 cria o CSOPM. Apesar de esta reforma ter tido como objectivo as economias, a verdade é que se notou um nítido progresso na instituição que viu os seus recursos técnicos aumentados e as suas atribuições desenvolvidas (era ouvido sobre regulamentos gerais, aspectos de contratação, projectos de obras públicas, processos de minas e águas, correios, telégrafos e tudo o mais que o governo entendesse por bem consultar). O presidente continuava a ser o ministro, mas o vice-presidente passaria a ser o mais velho dos onze vogais (nove para obras públicas e dois para minas) que o compunham, aos quais se podiam juntar outros engenheiros que se entendesse consultar¹⁰⁹.

Durante a vigência do CGOP(M) foi editado no ministério o *BMOP*, uma publicação periódica que divulgava ao público interessado uma panóplia de informações sobre obras públicas, desde legislação a ofícios entre governo e empresários, pareceres dos órgãos consultivos, relatórios técnicos e detalhes da exploração de linhas-férreas. No entanto, era a parte legislativa que ocupava a maior parte das suas páginas, nunca assumindo o *BMOP* a dimensão de divulgação técnica que viria a assumir a *ROPM*, malgrado tal ter sido a intenção do governo que para isso nomeou Rebelo da Silva relator do boletim. Em 1862 o CGOP recomendava melhorias no *BMOP*, sobretudo a publicação de memórias que contribuíssem para a evolução da ciência da construção, mas nada se fez¹¹⁰. Deste modo, não surpreende que muitas das consultas do CGOP(M) não fossem publicadas no *BMOP*, encontrando-se guardadas nos livros copiadores destes órgãos no AHMOP.

Naqueles textos, os vogais normalmente começavam por descrever qual o pedido do governo, explicitavam qualquer intervenção de interessados na matéria (proponentes, empreiteiros, construtores e fiscais do ministério) e depois apresentavam a sua conclusão e a sua sugestão que na maioria

¹⁰⁸ COLP, 1868: 372. MENEZES, 1869.

¹⁰⁹ PORTUGAL, 1952, vol. 1: 45-54; vol. 2: 56-62. PORTUGAL, 1977: 12-14.

¹¹⁰ COLP, 1856: 381-382. BMOP, 1867, n.º 1: 17-20.

esmagadora dos casos se cingia àquilo que lhes era solicitado. Raras vezes os vogais tomavam a iniciativa de ir mais além do que lhes era requerido. De seguida o parecer era enviado ao governo que o podia seguir ou não. O funcionamento do JCOPM e do CSOPM não se diferenciava dos dos seus antecessores. Das reuniões de todos estes órgãos ficaram os registos guardados em copiadores (de 1852 até 1877) e sob a forma de rascunho (parte de 1875 e de 1877 a 1892). No entanto, nesta colecção faltam alguns períodos: nos anos de 1872, 1883 e 1888, os registos vão somente até Junho; em 1880, falta o mês de Dezembro; para 1881, 1889, 1890 e o triénio 1896-1898 não existem quaisquer documentos. Tendo em conta que os pareceres eram também enviados às partes interessadas, é possível encontrar algumas delas em outros arquivos. É o caso do CNDF que possui algumas consultas nomeadamente sobre estações e seus entroncamentos, no entanto tratam-se de pouquíssimos casos que não cobrem os meses em falta no AHMOP.

1.4.2.4 | FORA DO MINISTÉRIO

A extinção do corpo de engenharia civil levou à formação da AECP, que inicia a partir de 1870 a publicação da *ROPM*, um periódico que pretendia ser a continuação do *BMOP* no que à publicação de legislação sobre obras públicas dizia respeito. Contudo, o seu objectivo principal, numa toada mais prática do que científica, passava por noticiar as obras feitas em Portugal e no estrangeiro e promover a publicação de memórias e artigos sobre engenharia, fomentando o debate¹¹¹. Com uma periodicidade mensal, dividia-se em três secções: doutrinal (ciência e técnica), noticiosa (eventos relativos à engenharia e às obras públicas retirados de jornais estrangeiros) e administrativa (legislação). Divulgou “*minuciosos relatórios e estudos, com o objectivo de constituir um repositório da memória das realizações e dos avanços científicos e tecnológicos do país*”¹¹², remindo uma falta que se verificava até então. Constitui uma excelente fonte histórica pelos dados técnicos que fornece. Alguma da informação publicada, que não se encontra nos registos do CGOP(M) ou da JCOPM, é preciosa, destacando-se, por exemplo, todo o debate sobre a definição do plano de rede férrea geral mantido em finais da década de 1870 ou os relatórios realizados por vários engenheiros por ordem governamental ou por iniciativa individual. Também as notícias do estrangeiro ajudam a conhecer qual o grau de conhecimento que os engenheiros e possivelmente políticos portugueses detinham da realidade fora das fronteiras.

Era no fundo semelhante a uma publicação espanhola da época, a *ROP*, que, por seu lado e em algumas das suas páginas, permite atingir a opinião que a engenharia espanhola possuía sobre os esforços intentados em Portugal, do mesmo modo que a revista portuguesa permite conhecer as

¹¹¹ *ROPM*, t. 1 (1870), n.º 1: 1-2.

¹¹² RODRIGUES, 1999: 81

opiniões da engenharia nacional. Muito embora a riqueza de informação deste periódico castelhano não seja tão grande (são poucas as referências a Portugal nas suas páginas), a facilidade com que se acede (está disponível *online* em ropdigital.ciccp.es e com um motor de pesquisa associado) torna a sua consulta e o seu uso se não imprescindíveis, pelo menos úteis e a ter em consideração.

Na análise destes e de outros periódicos, partilhamos a opinião de Marta Coelho de Macedo, segundo a qual “*ao explorar o conteúdo de cada um deles, ao estudar as ideias contidas nas suas páginas, acredito poder deixar mais claras as preocupações comuns da elite técnica durante a segunda metade do século XIX*”¹¹³.

1.4.2.5 | ASPECTOS TÉCNICOS

Importa agora clarificar alguns dos detalhes técnicos que a engenharia mais valorizava na construção de linhas-férreas e qual o seu custo. O ideal era que o caminho-de-ferro fosse o mais em linha recta (em planta) e em patamar (em perfil longitudinal) possível. No entanto, nem sempre isso era realizável, quer em termos técnicos, quer sobretudo em termos financeiros e das características do território a cruzar. Portugal estava longe de ser um país óptimo para a construção de vias-férreas em virtude da sua geografia irregular e cortada¹¹⁴. A solução preconizada pelo czar Nicolau II, que, perante a discórdia dos engenheiros quanto à directriz da linha entre Moscovo e S. Petersburgo, traçou uma recta entre os dois pontos, nem sempre era praticável ou desejável¹¹⁵. No século XIX, os engenheiros conseguiram mostrar que praticamente não havia impossíveis. O que havia era incapacidade financeira para determinados *impossíveis* e interesses económicos e políticos a satisfazer.

Deste modo, era necessário fazer certos compromissos em termos de traçado, impondo-lhe curvas (medidas em raios e em metros) e rampas (medidas em milímetros por metro), que aumentavam a resistência à circulação das composições, dentro de certos limites. Nas linhas que se pretendiam de alta velocidade (sobretudo as que se ligavam a Espanha) os raios das curvas teriam de ser os maiores possíveis e os ângulos dos declives o inverso (Perdonnet indicava que se se quisessem atingir velocidades superiores a 30 km/h, nunca se deveriam construir curvas com menos de 300 m de raio). Isto poderia implicar um aumento nos custos de construção, mas em contrapartida a velocidade permitida seria maior e a manutenção da linha seria mais em conta¹¹⁶. Caso aquele objectivo fosse difícil de concretizar era preferível até certo ponto um traçado mais curvilíneo em perfil (mesmo que significasse a adopção de declives mais acentuados), do que em planta, pois a manu-

¹¹³ MACEDO, 2009: 14.

¹¹⁴ SANTOS, 2011a: 59.

¹¹⁵ FAITH, 1990.

¹¹⁶ BMOP, 1864, n.º 6: 794-802. MACEDO, 2009: 198.

tenção de traçados em curva era mais dispendiosa¹¹⁷. Segundo o engenheiro Mendes Guerreiro, “*um comboio com mais de seis vehiculos experimenta nestas curvas [de 250 m de raio] uma resistencia correspondente a uma rampa de 0^m,005; vê-se, portanto, quanto isto é oneroso para a exploração, e além d’isto a machina tende a sair pela tangente da curva, e descarrilará se a velocidade for grande, e a linha não estiver bem fixada*”¹¹⁸. De igual modo, valia mais construir muitas curvas abertas do que poucas curvas de raio apertado, aplicando-se o mesmo raciocínio aos declives¹¹⁹.

Em condições ideais, na construção, era ainda desejável evitar: contracurvas, construindo-se sempre uma recta entre curvas de preferência com extensão suficiente para conter um comboio¹²⁰; curvas em declive (à resistência da curva juntava-se a resistência do declive), sobretudo quando os valores de raio e inclinação atingissem os máximos permitidos por lei¹²¹; trainéis (inclinações constantes) muito prolongados, excepto se a alternativa fosse uma sucessão de subidas e descidas¹²²; túneis (pelo custo, por obrigarem a diminuir a velocidade dos comboios por motivos de segurança, por causa dos lençóis freáticos e por serem de mais difícil projecção por se desconhecer a composição do maciço a cortar), excepto se a alternativa em curvas e trainéis fosse manifestamente inconveniente (a serem construídos era preferível ter vários túneis de pequena extensão a um só de grande dimensão, mas por vezes por razões orçamentais trocavam-se túneis por traçados muito curvilíneos)¹²³; pontes (surgiam quando não era possível ou praticável estabelecer a via no terreno somente com movimentos de terra ou quando havia obstáculos, como rios, pântanos, desníveis ou estradas a ultrapassar)¹²⁴; acabar as linhas em *becos sem saída*¹²⁵; construir em terrenos pouco resistentes por natureza (pois obrigava a solidificá-los)¹²⁶; e alterar o regime dos rios¹²⁷.

Por outro lado, devia-se atender à segurança da circulação e à capacidade de transporte dos comboios, que dependiam, entre outras, do sistema de fixação e assentamento da via, do peso do material circulante e do peso e qualidade (ferro ou aço) dos carris (em teoria, quanto mais pesados, mais densos e mais resistentes eram, maior velocidade e carga transportada permitiam, mais tempo duravam e mais seguros eram; em contrapartida, eram também mais caros; para se ter uma ideia do

¹¹⁷ AHMOP. COPM. Liv. 4 (1855-1856): 113-114v. JCOPM. Cx. 22 (1879), parecer 8312 (1-8-1879). BMOP, 1864, n.º 6: 794-802. EÇA, 1876-1877: 381-399.

¹¹⁸ ROPM, t. 10 (1879), n.ºs 109-110: 86.

¹¹⁹ AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 208-218. Para as características dos perfis transversais e longitudinais das linhas construídas, consultar o anexo 20.

¹²⁰ AHMOP. COPM. Liv. 9 (1860): 64-68. JCOPM. Cx. 26 (1883), parecer 10592 (4-6-1883).

¹²¹ AHMOP. COPM. Liv. 21 (1865): 128v-131v. JCOPM, cx. 20 (1876-1877), parecer 7574 (13-9-1877).

¹²² AHMOP. COPM. Liv. 10 (1860): 130-130v. Liv. 11 (1861): 214v-215v.

¹²³ AHMOP. COPM. Liv. 21 (1865): 58v-61. VIEIRA, 1875. EÇA, 1876-1877: 381-399. ROPM, t. 10 (1879), n.ºs 109-110: 86. MACEDO, 2009: 224-227. MACHUCA et al., 1998: 34.

¹²⁴ MACHUCA et al., 1998: 26.

¹²⁵ GUERRA et al., 1855a. AHMOP. JCOPM. Liv. 34-A (1873): 7-10. Cx. 27 (1884), parecer 11527 (17-7-1884).

¹²⁶ AHMOP. COPM. Liv. 3 (1854-1855): 151v. Liv. 4 (1855-1856): 112v-113.

¹²⁷ BMOP, 1863, n.º 5: 382-384. N.º 6: 471-473. AHMOP. JCOPM. Cx. 27 (1884), parecer 11527 (17-7-1884). MACEDO, 2009: 202-203.

peso ideal, actualmente nos AVE de Espanha, empregam-se carris de aço pesando 60 kg/m, enquanto que na altura esse valor ficava-se normalmente pelos 37)¹²⁸. Procurava-se também ao máximo permitir que a construção se servisse a si mesma, facilitando o transporte durante a construção e cruzando depósitos naturais de material para construir a linha¹²⁹. Convinha também ligar localidades importantes, mesmo que isso significasse atravessar uma zona estéril ou despovoada¹³⁰. À medida que a rede ia crescendo, começava-se também a valorizar a necessidade de haver uniformidade de bitolas e de regulamentos, pelo menos em linhas da mesma classe e de facilitar a exploração independente nos entroncamentos das linhas¹³¹.

Nas passagens pelas estações, a flexibilidade era menor, exigindo-se que as linhas fossem assentes forçosamente em patamar e em recta¹³². As gares deviam ainda estar bem colocadas para servir o comércio, não interromper o acesso a outros bens públicos e permitir a continuação da linha em condições favoráveis. Era preferível deixar a estação longe da povoação que servia (o que também tinha vantagem em termos de menor custo das expropriações e de não se destruírem propriedades valiosas) se a alternativa não possibilitasse o prolongamento do caminho-de-ferro, até porque o distanciamento podia ser facilmente atenuado por uma estrada¹³³. O intervalo entre as diversas estações era também um factor a ter em conta, não devendo ser nem demasiado pequeno (diminuiria a velocidade dos comboios) nem demasiado grande (não servia convenientemente os povos)¹³⁴.

Qualquer um destes pontos tinha influência na construção e também na exploração. Obviamente, era mais fácil e barato adaptar a construção aos caprichos da natureza do que realizar obras para colocar a linha na melhor condição possível: era muito mais fácil fazer uma curva apertada do que construir um muro de suporte ou um viaduto, escavar uma trincheira ou levantar um aterro; era muito mais barato contornar um outeiro que fazer um túnel; era muito mais acessível deixar o caminho-de-ferro ondular pelo relevo do que encher valas ou construir pontes para o horizontalizar. Todavia, estas facilidades pagavam-se na manutenção e conservação da linha e do seu material circulante. Numa linha curvilínea em planta e perfil, as máquinas tinham de se esforçar mais e as rodas, motores e material fixo desgastavam-se mais rapidamente, além de que a velocidade também se ressentiria pela negativa, o que redundaria num traçado *virtualmente* mais extenso. Podia assim haver linhas que fossem menos extensas em termos reais, mas mais extensas em termos virtuais e vice-versa. A isto juntava-se ainda a deterioração natural do material, sobretudo da madeira das traves-

¹²⁸ AHMOP. COPM. Liv. 5 (1856-1857): 23v-28. JCOPM. Liv. 34 (1873): 214-215v. EÇA, 1876-1877: 44-57. CASARES ALONSO, 1973: 332-333 e 337. MACHUCA et al., 1998: 26.

¹²⁹ AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), parecer 6418 (7-1-1875). VIEIRA, 1875.

¹³⁰ DG, 1878, n.º 210: 2260-2266.

¹³¹ AHMOP. JCOPM. Liv. 36-A (1875): 55-57v. Cx. 23 (1880), parecer 8890 (19-8-1880).

¹³² AHMOP. COPM. Liv. 11 (1861): 14-15v.

¹³³ AHMOP. COPM. Liv. 4 (1855-1856): 3-3v e 112v-113. Liv. 17 (1863): 122v-124. Liv. 18 (1863): 58v-62. JCOPM. Liv. 36-A (1875): 83-90. BMOP, 1863, n.º 5: 384-385. DINIS, 1915-1919, vol. 1 (apêndice): 92-94.

¹³⁴ AHMOP. COPM. Liv. 11 (1861): 252v-255v. Liv. 19 (1864): 490-495. MACHADO, 1886: 39.

sas. Surgiram alguns métodos para alargar a durabilidade, nomeadamente a injeção e a creosetação, e chegou-se a propor o uso de travessas metálicas, mas nada anulou definitivamente o problema do apodrecimento das pranchas.

Tudo dependia da natureza do terreno, da distribuição urbana e demográfica da zona e da natureza da linha (de interesse local ou internacional). Se o ideal técnico era uma recta sempre contínua, o ideal económico (e político) era servir o maior número de localidades possível. Como é fácil de depreender estes dois ideais nem sempre eram conciliáveis¹³⁵. A isto juntavam-se ainda os factores tempo e custo (em função da diversidade orográfica do terreno a atravessar, do valor das expropriações, do preço da mão-de-obra e materiais e obviamente das condições de arte impostas à linha¹³⁶). A decisão de adoptar melhores condições de tracção dependia do tempo que demoravam a edificar e de restrições orçamentais e só se tomava se estes limites não fossem ultrapassados ou se da decisão resultasse um aumento de tráfego que justificasse o gasto. Por exemplo, numa secção da linha do Minho entre Nine e Barroelas um novo projecto duplicou a despesa, mas melhorou a tracção pelo que foi aceite. Já na linha de Sintra, a estação ficou-se por Vila Estefânia, pois era demasiado caro levá-la ao centro da cidade sem um aumento sensível do tráfego que justificasse o aumento do custo¹³⁷. Também aqui a natureza da linha era factor de peso na decisão final. Na linha do Algarve, deu-se maior importância ao custo de construção do que ao de exploração, porque era uma linha de tráfego reduzido¹³⁸. Quanto ao factor tempo, havia o cronológico mas também o político, que normalmente era muito mais curto, pois os parlamentares queriam ver os seus *campanários* dotados de vias-férreas e os governos queriam mostrar obra o mais rapidamente possível, nem que fosse em condições menos que ideais.

1.4.3 | OUTRAS FONTES

No estudo da relação ferroviária com outras nações, designadamente Espanha, o AHD revela-se também de algum interesse. Por questões de tempo a correspondência oficial não foi estudada intensivamente. A investigação limitou-se a alguma documentação directamente relacionada com caminhos-de-ferro, como indicado no catálogo do arquivo. Através dela pretende-se aquilatar qual o grau de colaboração de Espanha com o projecto ferroviário nacional. No AHMOP, no *BMOP* e na *RPOM* ainda se encontraram dados para este estudo, tanto de um ponto de vista inteiramente nacional (soluções ideais dos engenheiros para as travessias fronteiriças) como de um ponto de vista con-

¹³⁵ AHMOP. JCOPM. Liv. 34-A (1873): 7-10. Liv. 35 (1874): 208-218.

¹³⁶ ÁVILA, 1853.

¹³⁷ BMOP, 1859, n.º 1: 58-59. AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 333-335. Cx. 18 (1875), parecer 6511 (1-4-1875). Cx. 27, parecer 11783 (10-11-1884).

¹³⁸ AHMOP. JCOPM. Liv. 38 (1877), parecer de 3-5-1877.

junto (através dos pareceres das comissões mistas que em tempos se reuniram). Também o AHM possui documentação importante para esta questão, sobretudo do ponto de vista das preocupações que as ligações férreas entre Portugal e Espanha levantavam junto das instâncias militares. A organização e estado avançado de identificação das espécies documentais em que se encontra o arquivo facilitam a consulta, tornando-a assim ainda mais conveniente. No APSB, a correspondência e escritos deste militar são reveladores do pensamento de um grupo, dado o prestígio de que gozava entre os seus camaradas. Os caminhos-de-ferro estritamente internos foram também alvo de escrutínio estratégico. Foi o caso da linha do oeste (e em menor medida do ramal de Cascais e da ligação entre as linhas do sul e de leste por Santarém) que mereceu a convocação da CDL, cuja opinião ficou preservada no AHM. Mais genéricas são as abordagens sobre caminhos-de-ferro feitas na *RM*, uma publicação fundada em Dezembro de 1848 e que desde Janeiro do ano seguinte trata os mais variados aspectos da estratégia, incluindo naturalmente as comunicações e os caminhos-de-ferro. Neste âmbito, mas com uma muito menor abrangência encontramos duas outras publicações periódicas: a *Revista de Engenharia Militar* e a *Revista de Ciencias Militares*. Na primeira pode-se encontrar além de um relatório de Du Pré e de uma carta de D. Pedro V, um debate entre dois engenheiros militares acerca da ligação entre as linhas do sul e leste; na segunda alguns artigos sobre a organização do pessoal militar dos caminhos-de-ferro.

Finalmente, há que contar ainda com comissões *ad hoc*, associações comerciais, organizações profissionais, grupos de cidadãos ou indivíduos, cujas opiniões podiam influenciar a decisão final ou adicionar novas variáveis. Algumas delas podem ser encontradas ou nos registos parlamentares ou no AHMOP diluídas nas consultas dos órgãos consultivos. As restantes acham-se de forma avulsa em alguns arquivos. Por exemplo, no AGM é possível aceder a alguns protestos contra a aplicação do caminho-de-ferro às docas lisboetas; e no CNDF e nas bibliotecas do Banco de Portugal e da assembleia da república, algumas representações de associações comerciais ou opiniões de mais políticos e mais engenheiros. O grosso deste universo encontra-se, porém, conservado nas bibliotecas nacionais. Uma última palavra para a importância da literatura coeva que assistiu à chegada e crescimento do caminho-de-ferro e cuja consulta é facilitada graças ao trabalho de compilação de Frederico Quadros Abragão¹³⁹. Claro que “*it would be absurd to claim for specific facts and rigorous scientific information in literary works for our historical analysis*”¹⁴⁰, todavia, a literatura contemporânea “*puede contribuir a que nuestras percepciones y experiencias resulten más vivas, inmediatas e intensas a la hora de acercarnos al contexto en que se há desenvuelto el pasado*”¹⁴¹.

¹³⁹ ABRAGÃO, 1956b. ABRAGÃO, 195-.

¹⁴⁰ ALLENDE PORTILLO, 2010: 1.

¹⁴¹ ALLENDE PORTILLO, 2009: 1 (consultar este artigo no anexo 29).

Muitas outras visões ficarão necessariamente de fora, mas com este universo documental já se consegue uma amostra suficientemente grande para explicar como se caracterizou a política ferroviária nacional e porque razão a rede assumiu a forma que chegou a ter em finais de oitocentos e não uma outra qualquer. Para isto torna-se fundamental confrontar aquilo que foi pensado, proposto e sugerido com aquilo que foi realmente feito. Este exercício de confrontação é essencial quando se tratam os debates parlamentares, pois o que neles se refere nem sempre encontrou concretização prática. Na historiografia portuguesa temos um exemplo do equívoco em relação ao pensamento pautal português, cujas origens estão associadas ao facto de a análise do regime aduaneiro português se ter baseado essencialmente na interpretação daquilo que os discursos políticos (de governo e oposição) transpiravam e que acabaram por ser desmentidos pela força dos números e dos diplomas legais¹⁴². Há que ter em consideração que “*em História, não devemos esquecer o que existiu como projecto, mesmo sem concretização*”¹⁴³, algo em que os debates e as opiniões de engenheiros e militares se revelam muito úteis.

¹⁴² LAINS, 1987: 481.

¹⁴³ PINHEIRO, 2006: 31.

2 | A REALIDADE EM REDOR

*“Não ha ninguém (...) que possa apoiar e desejar mais do coração do que eu, que entre nós se façam caminhos de ferro; eu que os vi nascer (...) em Inglaterra, que foi perto da cidade onde eu então residia, fallo do caminho de ferro de Manchester a Liverpool, quantas vezes vi o que havia a esperar d’elles? Muitas. Sei que as vantagens d’elles provenientes são incalculáveis”*¹

2.1 | SER E PARECER

Recuperando um pouco do que se disse no capítulo antecedente, para se interpretar correctamente o que foi dito e feito necessário se torna conhecer o contexto no qual as palavras foram proferidas e as decisões tomadas e perante o qual os intervenientes faziam as suas representações da realidade, já que *“a representação determina o modo de ser da linguagem”*². Porém, as *“representações sociais são sempre complexas e necessariamente inscritas dentro de um «referencial de um pensamento preexistente»”*³ político, social e económico. Neste sentido, o contexto económico, tanto nacional como internacional, assume-se como fulcral para a formação da ideia de Portugal por parte de políticos e engenheiros. Também o pensamento económico vigente tem de ser tomado em conta pois a forma de ver a *economia* condicionava as decisões sobre a *economia*. É indiferente que essa percepção corresponda ou não à verdade ou que as informações sobre a realidade sejam fidedignas ou envenenadas pelo erro e pela corrupção⁴. As percepções e representações, embora não representem a verdade ou a realidade, da qual são deformações, por ela pretendam passar, uma vez que o ideal é muito mais sedutor que o real, permite reduzir o pensamento e orientar a acção⁵.

2.2 | O EXEMPLO ESTRANGEIRO

A realidade que se vivia fora de Portugal foi com certeza um dos principais factores que convenceu os parlamentares portugueses a empreenderem e a aceitarem com tanto entusiasmo a construção ferroviária. É provável que pares e deputados não tivessem acesso generalizado a estatísticas estrangeiras detalhadas, mas é um facto que as conheciam genericamente, como é referido em alguns debates pelos próprios para sustentar as suas opiniões. Também é provável que lessem as notícias estrangeiras saídas nos periódicos oficiais e na *ROPM*. Em todo o caso, conheciam os rela-

¹ DCD, 2-5-1855: 32.

² FOUCAULT, 1998: 255.

³ MOSCOVICI, 2005: 216.

⁴ CORDEIRO, 1868: 12.

⁵ FERNANDES, 1998.

tos que os engenheiros portugueses (Damásio, João Crisóstomo, Espregueira) traziam das suas viagens pelo estrangeiro na década de 1840⁶, além de que muitos deles eram homens viajados e alguns tinham mesmo estado exilados em França e Inglaterra quando do miguelismo e da guerra civil. Em 1846 Silvestre Pinheiro Ferreira lembra como “*a América Setentrional cobre já vastos desertos de caminhos-de-ferro; não só a Inglaterra, mas uma grande porção de cada um dos principais Estados do continente da Europa, já se vão pôr em contacto; e antes de poucos anos este rápido meio de comunicação se estenderá a todos os pontos desta tão preponderante porção do globo*”⁷.

É também fora de dúvida que as elites portuguesas conheciam o pensamento económico europeu da altura, embora as citações de economistas estrangeiros fossem feitas de forma inconsistente, no sentido de revestir o discurso de maior autoridade. Curiosamente (ou talvez não), o economista mais frequentemente citado na segunda metade do século XIX era o francês Michel Chevalier, cujo “*‘engineer’s view’ of the economy, and his enthusiasm for banking and railways, fitted the aims established by Fontes Pereira de Melo, the main political architect of the Portuguese Regeneration, like a glove*”⁸. Além de Chevalier, também Auguste Perdonnet (autor de um tratado vastamente utilizado na escola do exército) gozava de grande prestígio nas câmaras, o qual, aliás, chegou a emprestar a Fontes, cujo “*nome já figura citado no Perdonnet (sic)*”⁹. Na terceira edição da sua obra (1865), aquele autor opina que “*les chemins de fer feront tomber successivement toutes les barrières posées entre les peuples par les douanes*”¹⁰, não se ficando os seus efeitos por aqui: a ferrovia provocaria aumentos da produção agrícola e mineira, do consumo de carne e fruta fresca, do movimento das populações, do número de empregos, da velocidade de transporte e das quantidades transportadas, desenvolvimentos *diários* da agricultura, comércio externo e da indústria, diminuição do custo de transporte, nivelamento dos preços a nível nacional, modificação da estratégia militar a par de uma aproximação pacífica entre países e entre governantes e governados, desenvolvimento científico, de regiões desertas, dos correios, da arte ferroviária e até dos cantos populares!

2.2.1 | A EUROPA DESENVOLVIDA

Fora de Portugal, o crescimento da rede ferroviária a partir da década de 1830 era acompanhado de um avolumar das trocas comerciais internacionais e de um processo de crescimento económico firme, sobretudo em Inglaterra, Bélgica, França e Alemanha. Os Estados Unidos da América caminhavam também rapidamente para se tornarem no país mais industrializado do Mundo. Em

⁶ MACEDO, 2009: 64. MATOS & DIOGO, 2007.

⁷ Apud. CARDOSO, 2006b: 136.

⁸ BASTIEN & CARDOSO, 2009: 47. Ver também BRANDÃO, 2006.

⁹ DCDPR, 2-4-1875: 255 (Miguel Osório). A referência a Fontes é real. Ver também PERDONNET, 1865: 63. MACEDO, 2009: 69.

¹⁰ PERDONNET, 1865: XLIV.

Portugal, o desejo de construir caminhos-de-ferro acompanhou sensivelmente as grandes vagas de construção ferroviária na Europa: a primeira começada na década de 1850 e terminada em meados da década de 1860; a segunda decorrida ao longo do primeiro lustro da década de 1870 e a terceira ao longo da década de 1880. Este crescimento ferroviário, a par dos desenvolvimentos no transporte marítimo, multiplicou os níveis de comércio externo graças à acentuada queda dos custos de transporte que proporcionou, tendo também implicações sobre a produção. O século XIX foi um século de crescente aumento do comércio internacional, dos movimentos de capitais e das migrações internacionais sobretudo entre os países mais desenvolvidos, tendo o caminho-de-ferro, o desenvolvimento do transporte frigorífico e o aperfeiçoamento da navegação e dos portos diminuído os obstáculos que se levantavam ao transporte a longa distância¹¹.

É certo que estes fenómenos eram conhecidos dos responsáveis portugueses, que os queriam também atrair a Portugal. Todos aqueles países eram amiúde referidos nos debates parlamentares e muito embora nessas nações a introdução do transporte a vapor sobre estradas de ferro se realizasse num avançado estado de crescimento económico catalisado, mais do que criado, pelos caminhos-de-ferro, era muito tentador inverter o processo e fazer depender o desenvolvimento da instalação de vias-férreas, “o símbolo mais espectacular desta era”¹². Demais, numa época em que o progresso se baseava na tecnologia, os caminhos-de-ferro “por onde deslizavam cobras com plumas de fumo à velocidade do vento (...) remetendo para o provincianismo as pirâmides e os aquedutos romanos e até a Grande Muralha da China, eram o verdadeiro símbolo do triunfo tecnológico do homem”¹³.

Contudo, atrás do caminho-de-ferro existiam outros factores estruturantes que permitiram aos países do norte e centro da Europa atingir um nível económico elevado ainda antes de se dotarem daquele melhoramento: aumento demográfico, nível de vida mais elevado, importante consumo de bens industriais, capacidade de mobilização do rendimento nacional para outros sectores além dos de subsistência imediata, métodos de produção mais avançados a nível agrícola e industrial¹⁴... Além destes, cada país tinha as suas idiossincrasias que tornaram cada um dos seus processos de industrialização específicos.

2.2.1.1 | EM INGLATERRA

Em Inglaterra, após a inauguração do primeiro caminho-de-ferro com tracção a vapor (entre Stockton e Darlington em 1825) e da primeira linha de serviço regular (de Liverpool a Manchester em 1830), estabeleceu-se uma enorme rede que respondia à necessidade “d’établir d’un bout à

¹¹ BAIROCH, 1976: 33 e 35-36. CAMERON, 2000: 213, 232-239 e 258-261. LAINS, 1995. LÉON, 1982: 142 e 155-167.

¹² HOBBSBAWM, 1979: 63.

¹³ HOBBSBAWM, 1982: 66. Ver também PEREIRA, 2010c.

¹⁴ LÉON, 1982: 64. BAIROCH, 1976: 15.

*l'autre de ce royaume des communications à la vapeur, si la Grand-Bretagne veut maintenir dans le monde son rang et sa supériorité*¹⁵. Nos anos 1830 e 1840, a maior parte dos principais troncos ferroviários foi construída e nas décadas seguintes, as linhas principais foram complementadas com linhas secundárias, de modo que *“the British railway system gradually came to resemble a Web connecting all significant centres of population”*¹⁶.

Contudo, as origens do poderio e da industrialização britânicas não remontavam ao início da era ferroviária. A Inglaterra era uma potência naval com um grande mercado colonial e um sistema bancário que canalizava os capitais para a indústria e que beneficiou de um aumento demográfico e de alterações na estrutura agrícola, que redundaram num aumento da produção.

Em 1840, a lavoura inglesa possuía a mais extensa área cultivada e o mais elevado nível técnico da Europa, o que aliado à abolição dos entraves à exportação de produtos agrícolas conduziu o sector primário britânico a uma notável expansão até 1880¹⁷. Ao mesmo tempo verificava-se um notável desenvolvimento no campo das invenções e dos maquinismos, que conduziu a um aumento de produtividade na indústria (sobretudo algodoeira e metalúrgica). Por outro lado, o aperfeiçoamento dos transportes prévios aos caminhos-de-ferro (canais, rios navegáveis, portos modernos e estradas) acompanharam também o crescimento da produção e do consumo industrial, complementando-se. Desde 1750 que os ingleses investiam na construção e manutenção de estradas paroquiais com portagem. Também desde o século XVIII que se construíam canais, cujos lucros eram reinvestidos em mais vias aquáticas¹⁸. Em suma, *“the coming of the railways coincides with a relatively late stage in the process of transformation from a pre-industrial to an industrial economy”*¹⁹, de modo que *“railways generally came into being to meet a need, not to create a demand”*²⁰.

Entre 1850 e 1870, quando Portugal se tentava *regenerar*, a Inglaterra atingia o seu auge: o grosso da sua rede estava feita e os seus empreiteiros ferroviários lançavam os olhos sobre o continente para poder continuar a sua arte²¹. *“O êxito da Inglaterra demonstrava aquilo que se podia alcançar através dela, a técnica inglesa podia ser imitada, e a sua experiência e o seu capital importados”*²² e em Portugal, à entrada da segunda metade do século XIX, *“England was regarded as a model par excellence on an evolutionary path”*²³, caminho esse seguido em primeiro lugar no continente pela Bélgica, uma realidade também muito conhecida e citada no parlamento nacional.

¹⁵ PERDONNET, 1865: 35.

¹⁶ HAWKE & HIGGINS, 1983: 181-182.

¹⁷ DEANE, 1976: 166 e ss. e 201 e ss.

¹⁸ HAWKE & HIGGINS, 1983: 172 e 176-177.

¹⁹ DEANE, 1976: 209.

²⁰ ROBBINS, 1965: 89.

²¹ CAMERON, 2000: 256.

²² HOBSBAWM, 1982: 51.

²³ ALMODÔVAR & CARDOSO, 1998: 65.

2.2.1.2 | OS BELGAS

A Bélgica era também um país com uma longa tradição industrial (sobretudo têxtil), baseada numa prosperidade agrícola que levou à acumulação de capital, na exploração de recursos minerais próprios (carvão, ferro, chumbo e zinco), no aproveitamento das capacidades energéticas e de transporte dos rios, na construção de canais e de estradas, no fomento da imigração de mão-de-obra qualificada e na facilidade de constituição e financiamento de sociedades anónimas²⁴.

No século XIX, a incerteza económica da década de 1830 foi ultrapassada com a construção de uma rede de caminhos-de-ferro pelo estado através de empréstimos públicos e graças à inovação a nível da banca e da finança²⁵. Com os caminhos-de-ferro, os belgas pretendiam desenvolver o comércio interno e captar o internacional. Em ambos os casos, os resultados excederam as expectativas, de modo que o juízo de Perdonnet à política belga não podia ser mais abonatório: “*grâce à cet acte décisif, la Belgique (...) a gagné au dehors l’admiration, sinon l’amitié de ses plus hautains ennemis*”²⁶. Com base nesta evidência e na sentença de tão ilustre autoridade, em Portugal não se podia duvidar que “*a proficuidade do caminho de ferro está sendo ensinada pelas nações civilizadas (...). A Bélgica, ousado paiz, apenas teve liberdade quiz progressos. E o que fez? Lançou-se na construção dos caminhos de ferro adiante das outras nações que pareciam mais ousadas e ricas. Creou esses meios de produção, e por esses meios cresceram rapidamente os seus rendimentos públicos*”²⁷. O exemplo dos belgas era ainda mais apelativo para Portugal, uma vez que com o caminho-de-ferro conseguiram promover o porto de Antuérpia (e autonomizar-se face à Holanda)²⁸, à semelhança do que em Portugal se queria fazer com Lisboa.

Os caminhos-de-ferro contribuíram significativamente para que a Bélgica na década de 1840 fosse o país mais industrializado da Europa continental, mas não o fizeram isoladamente, pois eram coadjuvados por uma rede rodoviária que duplicou de extensão entre 1830 e 1850 e por uma agricultura produtiva.

2.2.1.3 | FRANÇA

Também a França gozou no século XVIII de um aumento populacional e de uma quadruplicação do comércio internacional que lhe garantiu o capital necessário para o *take-off*. Depois dos conflitos revolucionários e sobretudo durante o II Império, o país lançou-se definitivamente no proces-

²⁴ DHONDT & BRUWIER, 1976: 330-355. HERTEN et al., 2001: 37.

²⁵ CAMERON, 1961: 120-125.

²⁶ PERDONNET, 1865: 38; CAMERON, 1961: 208, 338 e ss.

²⁷ DL, sessão da câmara dos deputados de 6-5-1867: 1415 (Andrade Corvo).

²⁸ LÉON, 1982: 136.

so de crescimento económico, tendo o transporte ferroviário e rodoviário facilitado o crescimento do comércio interno e externo e a construção de um grande mercado nacional, numa altura em que se generalizava o uso de máquinas a vapor na indústria. O desenvolvimento da educação também era algo que vinha de trás (a escola de pontes e calçadas foi fundada em 1747) e que beneficiou o desenvolvimento económico francês, bem como a facilidade na formação de empresas com a promulgação do *Código Comercial* em 1808. Antes da guerra com a Prússia, o desenvolvimento francês foi estimulado por um crescimento da sua rede ferroviária: “*le développement du chemin de fer correspond à la période de croissance la plus brillante de l’économie française au XIX^e siècle*”²⁹.

2.2.1.4 | A ALEMANHA E OS CAMINHOS-DE-FERRO

O papel do caminho-de-ferro no exemplo germânico parecia ainda mais flagrante, já que a região que viria a dar a origem à Alemanha estava, na primeira metade do século XIX, muito atrasada em relação aos seus vizinhos europeus. Em 1860, era uma zona fundamentalmente agrícola com uma fraca produção industrial, mas com uma rede férrea já substancial. Entre 1851 e 1879 milhares de quilómetros de ferrovias foram construídos. O investimento em caminhos-de-ferro financiado por capital estrangeiro atingia 25% do investimento total neste período, tornando-se o principal factor para o crescimento económico germânico. Após 1875, a quilometragem dobrou mas o caminho-de-ferro foi substituído pela indústria pesada como motor da economia. A par das linhas-férreas, outros factores houve que lançaram os estados germânicos no processo de industrialização: crescimento demográfico notável entre 1816 e 1913, modernização agrícola (entre 1840 e 1914), jurídica, intelectual e técnica (a partir da década de 1830), riqueza carbonífera e mineral, crescimento bancário e a criação do *Zollverein* contribuíram para a unificação e desenvolvimento da economia que culminou em 1870 na vitória militar sobre a França³⁰.

2.2.1.5 | O MODELO AMERICANO

O melhor exemplo de desenvolvimento provocado pelos caminhos-de-ferro vinha, porém, dos Estados Unidos da América, onde “*os transcontinentais (...) foram (...) instrumentos de povoamento e de conquista, factores de mobilidade e de inovação*”³¹. Se o caminho-de-ferro tinha tal potencial unificador num país do tamanho de um continente, decerto o seu potencial não se perderia num país dezenas de vezes menor em termos de superfície, tal pelo menos era a crença do não-alinhado

²⁹ CARON, 1997-2005, vol. 1: 537. Ver também FOHLEN, 1976: 31-32 e 39. CARON, 1997-2005, vol. 1: 345-352.

³⁰ BAIROCH, 1976: 244. BORCHARDT, 1976: 120. FREMDLING, 1983: 121.

³¹ LÉON, 1982: 141.

Dias Ferreira: “*um escriptor que eu li sobre esta materia, avaliava a população dos Estados Unidos em 1857, em 24.000:000 de habitantes, e contava que n’aquella epocha estavam já abertas á circulação 41,900 kilometros de linhas ferreas. Este mesmo escriptor (...) calculava que com o auxilio das linhas ferreas os Estados Unidos haviam de ter no fim d’esto seculo 100.000:000 de habitantes. Ali formam-se como por encanto cidades e villas ao pé das estações*”³². Uma opinião semelhante tinha o engenheiro José Carlos de Conrado Chelmicki, que procurou justificar a linha da Beira Alta com o exemplo dos Estados Unidos, onde os caminhos-de-ferro precediam as populações que depois os usam para vivificar terrenos incultos³³.

Contudo, já desde inícios do século XIX se vinha construindo uma rede de estradas com portagem que em 1830 atingiam uma extensão de 19 000 km, além de que o número de americanos triplicou entre 1860 e 1910. Simultaneamente, uma agricultura produtiva e dinâmica e a criação de um quadro legal favorável baseavam o desenvolvimento da sua indústria. Este crescimento não passou despercebido aos europeus, que fizeram dos Estados Unidos da América o seu principal parceiro nas trocas extra-europeias. Por seu lado os norte-americanos eram os principais fornecedores de algodão e cereais da Europa³⁴. Estas trocas eram conhecidas, daí que não era difícil imaginar Lisboa como porta de entrada e saída de mercadorias americanas e europeias.

*

Em todos estes países, os caminhos-de-ferro foram factores determinantes, mas não exclusivos para os seus processos de crescimento. Mas quando se olhava em 1850 para os quase 10 000 km de vias-férreas em Inglaterra (48,1 km/1 000 km² e 3,5/1 000 000 habitantes), para os quase 6 000 da Alemanha (10,4 e 1,6), para os 3 000 de França (5 e 0,7) ou para os 1 000 da Bélgica (26,2 e 1,8), ou em 1865 para os mapas da Europa do manual ferroviário de Perdonnet, esses factores estruturantes perdiam importância. Por outro lado, quando se olhava para a Turquia, que antes assoberbara a Europa e na altura precisava de protecção externa, percebia-se também qual o preço a pagar pela estagnação na marcha do progresso³⁵.

É certo que o século XIX assistiu ao aparecimento de muitas outras descobertas e invenções, mas “*do ponto de vista técnico, estes avanços não eram tão sugestivos como o caminho-de-ferro*”³⁶ até mesmo para homens ilustrados como o engenheiro Silva Costa para quem “*nada é mais maravi-*

³² DL, sessão da câmara dos deputados de 30-11-1865: 2719.

³³ CHELMICKI, 1860.

³⁴ BAIROCH, 1976: 81-82 e 177. FOGEL, 1972.

³⁵ SOUSA, 1915-1919. Ver anexos 9 e 10 e mapas 30-6 a 30-10.

³⁶ HOBBSBAWM, 1982: 233.

lhoso do que um trem voando (...) sobre um caminho de ferro”³⁷. Em 1870, quando se inicia um novo ímpeto desenvolvimentista em Portugal e no estrangeiro, essa sugestão seria ainda maior, pois aqueles países referidos no parágrafo anterior possuíam já respectivamente 22, 19, 16 e 3 000 km de caminhos-de-ferro, que sem dúvida, foram “o principal «investimento de base» do século XIX” e motor da segunda vaga de industrialização³⁸. A própria *opinião pública* europeia, exagerando os benefícios da ferrovia, via-a como instrumento privilegiado de industrialização e de desenvolvimento agrícola e como atributo necessário de um estado moderno³⁹, num entusiasmo que se propagava ao parlamento português onde o regenerador Nogueira Soares em 1860 asseverava que “o grau de civilização de cada uma d’ellas [nações modernas] se póde medir pelo desenvolvimento e extensão proporcional das suas linhas férreas”⁴⁰.

O que mais saltava à vista nos países desenvolvidos e que os unia num destino de prosperidade comum era a existência de vias-férreas onde comboios de mercadorias e passageiros se deslocavam a grandes velocidades. Além disso, no mundo desenvolvido havia exemplos para tudo: linhas que serviam movimentos comerciais instalados, linhas que criavam movimento, linhas que serviam grandes aglomerados populacionais, linhas que povoavam desertos, etc. Investindo em caminhos-de-ferro, alguns desses paradigmas se replicariam em Portugal. Essa era a esperança.

2.2.2 | O GRUPO DE PORTUGAL

Não era só o modelo dos países ricos que incentivava à construção ferroviária em Portugal. Se de *cima* vinha a fórmula para o desenvolvimento, de *lado* vinha a ameaça das nações *atrasadas* que, infectadas pela febre ferroviária dos anos de 1840, pareciam querer adiantar-se na corrida do progresso. Apesar de não possuírem muitos dos factores que proporcionaram aos países do centro e norte da Europa enveredarem pelo caminho da industrialização, nomeadamente a abundância de carvão⁴¹, todos apostavam nos caminhos-de-ferro: “a *Hispanha*, adormecida quasi na vida passada, entregue até hoje ás especulações e intrigas da política, muito mais que á ampla geração do movimento industrial, não póde ser já indiferente ao incremento que elle vae tomando no occidente da antiga Europa, porque também conta com elementos assaz poderosos para acudir ao grande torneio da producção, das trocas, dos progressos que emanam da indústria universal”⁴². Neste contexto, “o grande perigo é ficarmos onde estamos: a Espanha cresce, aumenta, civiliza-se: se não seguirmos o seu exemplo, morreremos de inanição: com meios de viabilidade mais perfeitos e mais

³⁷ DG, sessão da câmara dos pares de 22-5-1857: 690.

³⁸ LÉON, 1982: 104 e 133.

³⁹ LÉON, 1982: 138.

⁴⁰ DCD, 21-3-1860: 237.

⁴¹ CAMERON, 2000: 280.

⁴² MORQUECHO Y PALMA, 1856: 543.

rápidos, todo o comércio externo afluirá aos seus portos”, diria o regenerador Lopes de Mendonça⁴³. A ideia de que o vizinho ou o rival se dotava de uma linha-férrea e se podia adiantar no aproveitamento do crescimento do comércio internacional era intolerável e motivava os governos nacionais a antecipar-se aos estrangeiros na dotação de “*um grande melhoramento, hoje tão generico que até as mumias do Egypto, esse typo de immobildade historica, já andam em caminhos de ferro*”⁴⁴.

Esta atitude não era exclusiva dos portugueses. Em Espanha, alguns autores comparavam a sua nação aos Estados Unidos no que à rentabilidade das ferrovias dizia respeito. Isto era confirmado por Perdonnet, para quem os caminhos-de-ferro estavam destinados a operar maravilhas num país rico em produtos agrícolas e minerais, onde a falta de transportes era o principal obstáculo ao seu desenvolvimento, apesar do pessimismo de George Stephenson após a sua estadia em Espanha⁴⁵. Em Itália, “*propaganda and action for the railways was the most important watchword of the movement for the modernisation of Italy on the model of the north-western European countries*”⁴⁶.

Havia vozes contrárias que alvitavam que de nada valia uma via-férrea em países sem capital para produzir, mas eram abafadas perante a febre dos caminhos-de-ferro que “*should not be regarded as anything unusual in itself, since it reflected an attitude found on all sides*”⁴⁷. A crença numa expansão ilimitada por meio de crédito fácil, empreendedorismo e obras públicas era generalizada⁴⁸.

Nesta óptica e do ponto de vista dos portugueses, havia razões para preocupação, uma vez que países como Itália ou Espanha já se tinham dotado de estradas de ferro desde as décadas de 1830 e 1840 (num processo que em Espanha montava a finais da década de 1820, se bem com inúmeros falhanços à mistura⁴⁹) e no início da segunda metade do século pareciam determinados em redobrar esse esforço. Desde a recuperação económica de inícios da década de 1850 até inícios da década de 1870, a outorga de um conjunto de facilidades aos investidores redundou num período de intensa construção e especulação com pouco proveito para os governos interessados. Quando a bolha especulativa rebentou e as crises se estabeleceram, os homens de estado foram obrigados a conceber outras soluções (resgate, nacionalizações, construção por conta do estado), se bem que nunca tenham perdido a fé nas capacidades dos caminhos-de-ferro⁵⁰.

⁴³ Apud. MÓNICA, 1996: 59.

⁴⁴ DCD, 17-3-1860: 182 (José Ponte e Horta).

⁴⁵ CAMERON, 1961: 211-212. JORDI NADAL, 1982: 48. PERDONNET, 1865: 63. WAIS, 1943: 69-70.

⁴⁶ CAFAGNA, 1976: 285.

⁴⁷ JORDI NADAL, 1976: 550.

⁴⁸ CARR, 1999. TORTELLA CASARES, 1982.

⁴⁹ MORAL RUIZ, 1979: 88. TORTELLA CASARES, 1982. WAIS, 1974: 29-35. WEIL, 1964: 16.

⁵⁰ LÉON, 1982: 140. Ver anexos 9 e 10.

2.2.2.1 | ITÁLIA

Em Itália, Cavour, um grande entusiasta dos caminhos-de-ferro, que já ligara o seu nome a todas as tentativas de os construir antes de 1851, procurou abolir as taxas feudais, liberalizar o comércio externo e atrair os capitais e *know-how* estrangeiros para financiar o défice comercial e desenvolver as infra-estruturas nacionais, numa política muito semelhante ao *fontismo*. Em 1860, as linhas-férreas italianas atingiam já os 2 400 km de extensão (7,9 km/1 000 km² e 0,7 km/1 000 000 habitantes), se bem que desligadas umas das outras. Contudo, o caminho a percorrer era ainda longo, pois grande parte da Itália regia-se por leis antiquadas, era analfabeta, mal tinha estradas e praticava uma agricultura arcaica, apesar de em termos populacionais, ser uma das nações mais densamente povoadas da Europa. De toda a forma, entre 1861 e 1876 a construção continuou à média de 350 km por ano, se bem que muitas dessas linhas tivessem sido construídas por razões políticas e se tivessem tornado empreendimentos caros e de fraco valor económico. Apesar da totalidade das linhas se debater com dificuldades financeiras, o investimento e a construção não pararam, de tal modo que em 1890 a Itália contava com mais de 13 600 km de vias-férreas. Contudo, não foi graças ao caminho-de-ferro que a indústria italiana se desenvolveu, uma vez que durante a construção, todo o material e *know-how* eram importados. Só a partir de 1880, a escolha deliberada pelo proteccionismo (incluindo privilégios à construção nacional de caminhos-de-ferro) propiciou melhores condições ao desenvolvimento industrial, que perduraram até à crise dos anos 1890⁵¹.

2.2.2.1 | O EXEMPLO MAIS PRÓXIMO

Espanha era o principal termo de comparação. Vizinha em termos geográficos, semelhante em termos económicos (tal como Portugal, ressentira-se da perda das suas colónias americanas, não passara por nenhuma revolução demográfica ou agrícola e encontrava-se num estado financeiro deplorável), rival por tradição histórica e concorrente na posição de porto mais ocidental da Europa, era impensável ficar-lhe atrás na corrida ferroviária.

A nação vizinha começou a construir caminhos-de-ferro em 1840, possuindo em 1870 mais de 5 000 km e mais de 10 000 em 1890. O primeiro lustro da década de 1860 ofereceu resultados prometedores, mas cedo se verificou que o padrão do transporte ferroviário era inadequado para a realidade espanhola. Por volta de 1865, a opinião segundo a qual os caminhos-de-ferro eram causa suficiente e necessária de desenvolvimento económico foi contrariada. Nesse ano, o *Journal des Travaux Publics* referia como Espanha se tinha esquecido do princípio de que os caminhos-de-ferro

⁵¹ CAFAGNA, 1976: 287 e ss. CAMERON, 1961: 297. FENOALTEA, 1983: 49-53. Ver anexos 9 e 10.

são efeito e não causa da riqueza pública. A capacidade de transporte estava além das necessidades de tráfego. Os níveis de produção não tinham aumentado e a produção siderúrgica era desincentivada pelas isenções fiscais concedidas às empresas e pelo desvio de capital para os caminhos-de-ferro (o capital aqui investido era 15 a 16 vezes superior ao investido na indústria). Mas nem por isso se deixou absolutamente de investir em caminhos-de-ferro. Nos últimos anos da década de 1870 a construção ferroviária foi retomada com novo fôlego até que nos finais dos anos 1880 a expansão foi contida por uma crise agrícola comum ao continente⁵².

*

Em conclusão, todos os países desenvolvidos ou que se queriam desenvolver pareciam dar passos na mesma direcção. Por isso, além do valor das autoridades coevas, existia ainda o valor da prática estabelecida entre as nações. A construção ferroviária era um elemento comum a todos por mais crises que provocassem ou agravassem e por mais desilusões que causassem. Mesmo actualmente, apesar de se reconhecer que a locomotiva não era nenhuma cornucópia, muitos historiadores consideram que mais que *“qualquer outra inovação tecnológica do século XIX, a locomotiva a vapor e os seus acessórios, os carris de ferro (ou aço), epitomaram o processo de desenvolvimento económico”*⁵³ ou que *“um dos aspectos mais visíveis da expansão europeia foi a construção dos caminhos de ferro [sem os quais] o bloqueio técnico e comercial das agriculturas ter-se-ia prolongado, porquanto o transporte por estrada depressa revela as suas insuficiências, a partir do exemplo de toda a Europa central e oriental”*⁵⁴. Nos Estados Unidos, a imprescindibilidade do caminho-de-ferro era tida como um facto consumado até Fogel nos anos 1970 provar que o no desenvolvimento americano outros factores foram também importantes e que se não se tivesse apostado no caminho-de-ferro, os americanos teriam apostado noutros meios de transporte⁵⁵.

Se esta é a ideia hoje, quanto maior não seria a impressão causada nas mentes dos responsáveis oitocentistas que viam os comboios a circular noutros países e notavam que *“se trouxermos a uma estação de caminho de ferro o homem menos civilizado, menos culto, um hottentote, ou um cannibal, e lhe mostrarmos uma locomotiva, emblema da magestade industrial, producto admiravel das artes mechanicas, ser quasi pensante, este homem enthusiasmo-se necessariamente pelos caminhos de ferro, e o seu primeiro desejo é levar esses caminhos para a sua terra”*⁵⁶...

⁵² JORDI NADAL, 1976: 537-553, 558-599 e 567-568. TORTELLA CASARES, 1982.

⁵³ CAMERON, 2000: 232.

⁵⁴ LÉON, 1982: 141 e 368-369.

⁵⁵ FOGEL, 1972.

⁵⁶ DCD, 23-3-1860: 249 (Belchior Garcês).

2.3 | PORTUGAL ENTRE A PERCEPÇÃO E A REALIDADE

Era num país praticamente desconhecido que os governantes portugueses da segunda metade do século XIX pretendiam instalar caminhos-de-ferro. Para se conhecer qualquer país é necessário olhar para mapas e para números. Cartografia e estatística são os olhos dos governantes. Neste sentido, os dirigentes nacionais não estando cegos sofriam de uma miopia muito acentuada.

2.3.1 | A CARTOGRAFIA

Até ao século XVII, praticamente só havia representações náuticas de Portugal, que mostravam a costa e preenchiam o interior com brasões e alegorias, malgrado já desde o século XVI se mencionar a importância da cartografia para governar uma nação. Só se puderam começar a definir as formas do relevo em mapas a partir de finais do século XVIII, mas a maioria desses mapas localizavam e representavam as montanhas de forma completamente errada, o que não impedia, porém, a sua utilização no ensino até à segunda metade do século XIX⁵⁷.

Em 1790 o italiano Ciera é encarregado da realização da triangulação geral do reino e em 1798 é criada a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica com o objectivo de elaborar uma carta geral do país. Em 1802, é também criado o arquivo militar, como centro dos trabalhos de operações topográficas e estatísticas para usos militares. A Sociedade só consegue publicar a carta dos principais triângulos das operações geodésicas de Portugal de Francisco Ciera, ao passo que o arquivo executa as cartas topográficas militares do terreno a norte de Lisboa e da península de Setúbal. Além destas havia ainda a carta militar das principais estradas de Portugal, de Lourenço Homem Cunha de Eça da qual pouco mais se aproveita que a fronteira do país, algumas localidades ou vias de comunicação e a indicação de alguns percursos e distâncias⁵⁸.

Todos estes estudos seriam interrompidos pela instabilidade política vivida no primeiro quartel do século XIX. Só em 1833 os trabalhos são retomados por Pedro e Filipe Folque, encarregados de continuar a triangulação para construir a tão desejada carta geral do reino, mas os conflitos internos nacionais atrasam de novo a tarefa, de modo que em 1840 ainda persistem incorrecções ao nível da localização e extensão das serras nacionais e se lamenta a inexistência de um mapa exacto do território nacional. Com Costa Cabral, Pedro e Filipe Folque são novamente encarregados de retomar os trabalhos de triangulação do reino e em 1848 destina-se uma verba do orçamento a estes trabalhos. Simultaneamente, Ávila é incumbido de estudar um método para organizar um cadastro geral do reino e a partir daqui uma carta topográfica. Como nenhum deles avançasse, optou-se pela elabora-

⁵⁷ ALEGRIA, 1977. BRANCO, 2003: 85-87. DAVEAU & GALEGO, 1995. DIAS, 2003b.

⁵⁸ DIAS, 1999: 55. MENDES, 1981: 25. SERRÃO et al., 1999-2000, vol. 1: 505.

ção de uma carta corográfica. A nível militar, as dificuldades eram as mesmas. Planeava-se construir uma carta topográfica militar nacional, mas em 1849 pouco ou nada se tinha feito⁵⁹.

Na viragem do meio século, aos governantes portugueses faltava um mapa de qualidade do conjunto nacional. Se nalgumas cartas a implantação dos lugares, o desenho dos rios, a representação do relevo e o recorte da costa e da fronteira deixam de ser fantasistas sem atingir verdadeiro rigor, noutros persistiam erros grosseiros⁶⁰.

Com a criação do ministério das obras públicas procurou-se suprir essa lacuna, legislando-se (portaria de 27-10-1852) no sentido de se criar as cartas corográfica (escala de 1:100 000), geográfica e geológica do reino. O objectivo era conhecer com exactidão as principais povoações, estradas, rios e vertentes dos maciços montanhosos (dados indispensáveis para a construção de vias de comunicação), satisfazer o reconhecimento geológico do país e definir os círculos eleitorais. A nível militar ia-se trabalhando com a centralização dos trabalhos topográficos para fins estratégicos no arquivo militar⁶¹. Em 1852 ordena-se à comissão encarregada do estudo da linha do norte que nessa análise se usassem nivelamentos geodésicos e uma rede de triângulos de modo a que no futuro estes resultados pudessem ser utilizados para o levantamento cartográfico da zona. Mas em 1854 o CGOP lamentava ainda o atraso da cartografia e da estatística, que limitava todos os projectos de engenharia e de definição de uma rede de transportes, embora depositasse uma enorme esperança nos trabalhos da comissão de geodesia⁶². Porém, neste ano Filipe Folque é afastado dos estudos de triangulação geral do reino para acompanhar D. Pedro V numa viagem pela Europa⁶³. Em 1858 ainda só estavam publicadas três folhas do mapa corográfico, o que levava a comissão de fazenda da câmara dos deputados a recordar que “*sem uma boa carta não póde haver administração regular*”⁶⁴. Não é por isso de estranhar que nos mapas propondo os sistemas gerais de comunicação (1850, 1854 e 1862), caminhos-de-ferro e estradas sejam completamente rectilíneos. O conhecimento cartográfico do território era tão baixo que os autores nem se atreviam a determinar um traçado⁶⁵.

Em 1859, inicia-se a elaboração da carta geográfica (por Filipe Folque, César Augusto da Costa, Gerardo e António Pery) que é publicada em 1865 na escala de 1:500 000 com curvas de nível equidistantes de 100 m. “*Apesar das limitações decorrentes do seu rápido levantamento, ainda antes da conclusão dos trabalhos de triangulação*”⁶⁶, foi o primeiro mapa de Portugal construído sobre bases científicas e que fornecia aos governantes nacionais uma imagem de conjunto da sua

⁵⁹ BRANCO, 2003: 90, 96 e 106-108.

⁶⁰ DAVEAU & GALEGO, 1995. Ver mapa 30-01.

⁶¹ FINO, 1876: 53. BRANCO, 2003: 122-125 e 154. DIAS, 1999: 57.

⁶² AHMOP. COPM. Liv. 1 (1852-1853): 1-6 e 291-301.

⁶³ COSTA, 1986: 100.

⁶⁴ DCD, 20-7-1860: 224.

⁶⁵ Ver mapas 30-15.

⁶⁶ DIAS, 1999: 51.

topografia, se bem que para estudos de pormenor sobre linhas ou estradas fosse inútil⁶⁷. Em 1866 surge também um esboço de uma carta geológica nacional, importante para a actividade mineira, tendo a versão final sido publicada nove anos depois⁶⁸. Por esta altura já tinham sido construídos 694 km de vias-férreas (linhas do norte, leste e grande parte da do sul e sueste)⁶⁹, sem qualquer mapa a servir de base e apenas com estudos no terreno pois “*estando em grande atrazo os levantamentos chorographicos do reino, era necessario procurar no próprio terreno a solução a dar ao difficil problema da escolha de uma directriz*”⁷⁰. De facto, foram mais os estudos para caminhos-de-ferro e obras em rios que enriquecerem o conhecimento cartográfico do que o contrário⁷¹. Tratava-se de (mais) uma situação comum a Espanha. A cartografia era também deficiente, o que levou a que traçados originais tivessem de ser revistos à medida que os estudos de terreno se sucediam e se concluíam apenas com a certeza de que em determinada área não era possível assentar carris⁷².

Só em 1875 é apresentado um mapa (por Pery) em que se nota a diferença de relevo entre norte e sul e a orientação das principais montanhas, com as altitudes a não se distanciarem muito da realidade, momento que “*marca uma nova época nos conceitos geográficos e cartográficos que passam a apoiar-se sobre levantamentos efectuados com o rigor que o avanço técnico permitia*”⁷³. Ainda em 1875, Barros Gomes edita uma carta orográfica e regional de Portugal recorrendo a três curvas de nível (200, 500 e 1 000 m). Foi o primeiro que permitiu ter uma ideia relativamente exacta da orografia do país antes da triangulação de segunda ordem; em 1876, Filipe Folque publica a carta de triangulação geométrica de primeira ordem e dois anos depois, de novo Barros Gomes publica as cartas elementares para uso escolar. Ao mesmo tempo, a cartografia estende-se a outras áreas, surgindo mapas temáticos: em 1868, são representados os terrenos cultivados e incultos e em 1870, é publicado um atlas pecuário de Portugal (descrevendo o gado por cada distrito e concelho, embora com uma qualidade de apresentação deficiente). A partir de 1882 realizam-se alguns levantamentos que redundaram numa série de mapas agrícolas que cobria praticamente todo o país, contudo, só em 1886 os serviços agrícolas (Gerardo Pery) procedem ao levantamento da carta agrícola de Portugal, que em 1890 contava apenas com algumas folhas e em 1926 ainda não estava completo⁷⁴.

Quanto à carta corográfica na escala de 1:100 000, continuava a fazer-se. Em 1875 ainda só estavam levantados 2/3 do território; a partir de 1881-1882 inicia-se o nivelamento geográfico de precisão, que é concluído em 1927; e só em 1888 se concluem as triangulações secundárias. Deste

⁶⁷ ALEGRIA, 1990.

⁶⁸ DIAS, 2003b. MÓNICA, 2005-2006, vol. 3: 446.

⁶⁹ VALÉRIO, 2001b: 372.

⁷⁰ ROPM, t. 14 (1883), n.º 277: 3.

⁷¹ BRANCO, 2003: 110-111 e 115-116.

⁷² COELLO, 1855: 5-8. CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 202-210. NÁRDIZ ORTIZ, 1996: 72. WAIS, 1943: 215-217.

⁷³ ALEGRIA, 1977: 200.

⁷⁴ MENDES, 1981: 48.

modo o mapa só é publicado em 1904, 12 anos depois da conclusão dos trabalhos de triangulação, por dificuldades técnicas e financeiras, alterações nos serviços e por não ser este o único projecto de cartografia em execução⁷⁵.

Embora a informação cartográfica se tenha desenvolvido na segunda metade do século XIX, os portugueses estavam ainda bastante longe de conhecer em pormenor a realidade que deveriam governar, uma vez que “*as coberturas detalhadas do território são sobretudo obra do século XX*”⁷⁶.

2.3.2 | A INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA

Fazer estatística sobre a actividade económica sempre foi um objectivo dos dirigentes nacionais. No século XVIII, tinha-se consciência de que faltava informação numérica fidedigna e de que o primeiro passo de uma nação para aproveitar os seus recursos era conhecê-los, como se vinha fazendo na Europa. Em 1781 Guimarães Moreira sugeria a criação de uma estrutura com agentes espalhados pelo país para recolher as informações relativas à situação e potencial económico de Portugal; no discurso de abertura das *Memórias Económicas* da Academia (publicadas em 1789), José Correia da Serra afirma a necessidade de qualquer país de conhecer as suas terras para se poder desenvolver sem deixar o seu futuro ao acaso; Domingos Vandelli, também nas *Memórias*, apela para a necessidade desse conhecimento profundo do país, alvitando a construção de mapas *aritmético-políticos*; finalmente António José Amado lembra que ninguém gere bem a sua casa sem saber o que ela tem e lamenta a inexistência de informação estatística mínima⁷⁷. Nos finais de setecentos, multiplicam-se as tentativas de melhorar a informação estatística do reino, mas nenhuma seria bem-sucedida, embora a ideia ficasse lançada, pelo menos entre as elites portuguesas, e alguns autores tenham deixado descrições e estudos económicas de algumas regiões nacionais (Torre de Moncorvo, Marinha Grande, Coimbra, Alto Douro, Setúbal, Covilhã...). No início do século XIX, os esforços mantêm-se infrutíferos: em 1804, é apresentado um resumo *topográfico-estatístico* do reino; em 1811, o desembargador José António de Sá é encarregado da formação do mapa *aritmético-político* do país; em 1815, o barão de Moçamedes aconselha sobre o modo de formar um plano de estatística de Portugal, enquanto que o coronel Miguel Franzini publica as suas *Instruções Estatísticas*⁷⁸.

O liberalismo reforça a percepção da importância da estatística, se bem que o desenvolvimento desta tenha sido atrasado pela instabilidade político-militar por que passou Portugal entre 1823 e 1847. Em 1822, Balbi escreve o *Essai Statistique*, a primeira leitura numérica do país, um soberbo quadro da geografia política, administrativa e física do reino e a obra que melhor fornece a imagem

⁷⁵ COSTA, 1990: 105. MENDES, 1981: 41. SERRÃO et al., 1999-2000: 505.

⁷⁶ DIAS, 1999: 52.

⁷⁷ CARDOSO, 1989: 53, 58, 61 e 91. CARDOSO, 2001: 60.

⁷⁸ CASTRO, 1980.

quantitativa e qualitativa do Portugal de então. Neste período, surgem ainda algumas produções avulsas. Se bem que significativas, não eram sistematizadas no sistema administrativo, apesar de entre 1835 e 1842 vários diplomas obrigarem os governadores civis a enviar regularmente os mapas anuais da estatística agrícola. Para gerir a informação existente e reunir ainda mais dados, Rodrigo da Fonseca Magalhães criou na inspecção-geral de obras públicas, em 1841, a secção de estatística e topografia, que, porém, nunca passou de um serviço muito precário e sem os meios adequados ao exercício das suas funções. Grandes progressos serão feitos por Ávila e Oliveira Marreca. O primeiro é enviado a vários congressos internacionais e encarregado em 1846 de estudar a formação de um cadastro geral do reino, que serviria de base à sua reorganização. Em 1853, Marreca organiza um rol de muitas e boas perguntas, que, contudo, nunca obtiveram resposta.

A necessidade de mais e melhor informação era cada vez maior à medida que os governos pretendiam reformar uma realidade que não conheciam. Mas em meados do século XIX a estatística continuava, tal como 50 anos antes, uma preocupação de uma elite restrita. Portugal apresentava neste campo um grande défice relativamente à maioria dos países europeus. A estatística não passava de “*uma entidade mais ou menos mítica, à qual muito se pede e pouco se dá*”⁷⁹.

Na segunda metade do século, a situação altera-se. A criação do ministério das obras públicas (com secções de estatística para agricultura, comércio e indústria) e da comissão central de estatística do reino (1857) – que adquiriu um carácter permanente com a passagem a repartição de estatística do reino (1859) – marca o fim das boas intenções e do amadorismo e o início de uma fase de estruturação durante a qual se cimentam os esforços tendentes a resolver os principais problemas que continuavam em aberto. A publicação do *BMOP* (a partir de 1853) e do *Anuário Estatístico* (desde 1875) contribuiu para um melhor e mais generalizado conhecimento de informações indispensáveis aos agentes económicos, surgindo também nos periódicos generalistas e especializados dados numéricos de carácter económico. Lisboa e Porto publicavam também alguns indicadores, bem como alguns distritos e regiões, se bem que de forma irregular na publicação e na forma⁸⁰. Em 1860, é publicado o relatório sobre a estatística geral de Portugal, seguindo conclusões dos congressos realizados em Bruxelas, Paris e Viena e indicando os levantamentos essenciais para se conhecer o país. A partir da década de 1860 regista-se um crescimento da procura desses indicadores. Em 1864, são criados o instituto geográfico e cadastral e o conselho geral de estatística para centralizar os serviços e ultrapassar-se um quadro caracterizado por trabalhos isolados e lacunares. Por este tempo, a importância da estatística era tal que nem os *janeirinhas* a incluíram nas suas economias. A estatística passa para a mão dos engenheiros na secção de trabalhos geográficos, estatísticos e de pesos e medidas a quem competia os estudos e operações concernentes à descrição física e econó-

⁷⁹ SOUSA, 1995: 107.

⁸⁰ JUSTINO, 1988-1989:.

mica do reino, incluindo a alta e pequena geodesia, topografia, hidrografia, estatística, cadastro, meteorologia e corografia. Apesar disto, a estatística mantinha-se “*instrumento tosco, imperfeitamente talhado, incompleto*”, diminuído pela corrupção que “*apossou-se d’elle, e conserva-o improductivo ou fal-o ductil e flexivel*”⁸¹.

Mesmo assim elaboravam-se algumas estimativas globais e sectoriais, que contudo eram frágeis, dada a fraca qualidade dos dados de base⁸². Reformas sucessivas tentaram tornar os serviços cada vez mais produtivos e mais especializados, estatuidando-se também o princípio da obrigatoriedade de responder às questões formuladas pelos serviços, embora nada acontecesse a quem não cumprisse. No entanto, só em 1887 era criado um conselho superior⁸³ e em 1892 ainda se nomeava uma comissão para elaborar um plano geral para organizar racionalmente os serviços oficiais. Segundo diploma de 1-12-1892 não bastava compilar dados, era preciso estudá-los, o que dá a entender que esta tarefa de análise não era realizada. Em todo o caso em 1920 ainda se dizia que a estatística em Portugal estava num estado de grande atraso⁸⁴.

Assim, ao longo deste período, nem sempre se mantiveram os princípios básicos de organização estatística, havendo por vezes sobreposição de competências e dança de repartições, ao que se deve adicionar a descentralização de serviços estatísticos pelos vários ministérios e a existência efémera de vários órgãos cuja acção não parece ter sido muito frutuosa. Deste modo, à falta de detalhe estatístico sobre o país, prevalecia em grande medida o senso comum e as ideias feitas.

2.3.2.1 | ESTATÍSTICAS DEMOGRÁFICAS

A contagem populacional era uma prática estabelecida se bem que de forma dispersa e descontínua. Entre 1780 e 1826 surgem levantamentos a nível local e geral (Pina Manique em 1798, censos de 1801 e 1802 e o numeramento de Miguel Franzini de 1820). Com o regime liberal, a contagem demográfica torna-se uma necessidade para efeitos eleitorais e de fiscalidade e passa para a responsabilidade do ministério dos negócios eclesiásticos e da justiça, que empreende a realização de uma nova fase de planeamento interno à escala nacional, surgindo os censos de 1835, 1838, 1841, de qualidade cada vez mais apurada, se bem que ainda pejado de improvisos organizativos. Porém, na década de 1840 perde-se esta dinâmica⁸⁵.

Na segunda metade do século detecta-se um crescente cuidado nos números apresentados e um maior papel dos serviços estatais profissionalizados. Fazem-se algumas contagens imperfeitas em

⁸¹ CORDEIRO, 1868: 8.

⁸² JUSTINO, 1987: 2.

⁸³ COLP, 1887: 56-57.

⁸⁴ Para tudo isto consultar SOUSA, 1995.

⁸⁵ SOUSA, 1995.

1857 e 1859 até que em 1864 se apresenta o primeiro recenseamento em bases modernas (publicada em 1868), ainda que com várias falhas. A este segue-se um segundo recenseamento realizado em 1878 (publicado em 1881), também com lacunas, mas suficientemente rigoroso para dar origem à nova divisão eclesiástica de Portugal.

Entre as duas contagens, é publicada uma estatística sobre emigração (1873). Até esta data, os governantes sabiam que havia emigração, mas não a conseguiam quantificar. Em 1874 e 1875, na sequência de inquéritos parlamentares, são publicados dados sobre a emigração compilados pelo corpo consular português. Quanto às migrações internas, o *Anuário Estatístico* passa a publicar vasta informação demográfica. Em 1885 começam a ser publicadas estatísticas de movimento populacional antes de se realizar em 1890, com um rigor bastante superior, o terceiro recenseamento geral da população portuguesa (com resultados disponíveis em 1896). Todavia, “*no que respeita aos levantamentos quantitativos da população e seus comportamentos haverá que esperar pelo século XX para que os possamos encontrar devidamente sistematizados*”⁸⁶.

2.3.2.2 | O CONHECIMENTO DAS CONTAS PÚBLICAS

A preocupação com as contas públicas já se verificava desde finais do regime absoluto, quando existia uma contabilidade ordenada e detalhada, através da qual se podia ter uma noção daquilo que se tinha a haver e a pagar. O liberalismo tornou obrigatória a apresentação das contas por parte dos governos, pelo que uma das principais preocupações passa a ser a contabilidade pública.

As primeiras contas do regime liberal eram muito elementares, por falta de informação e instrumentos de recolha. A elaboração e publicação com maior qualidade e regularidade das contas públicas só se iniciou no ano económico de 1833-1834. Após a guerra civil, começaram-se a preparar orçamentos prospectivos e contas retrospectivas das finanças nacionais, surgindo a partir de 1841 dados importantes sobre a dívida fundada do estado, depois da junta do crédito público (criada em 1837) se tornar responsável pela sua gestão. As dívidas especial e flutuante estavam a cargo do ministério da fazenda, mas este não publicava regularmente os dados respeitantes a esses encargos. Até 1844-1845, as contas só apresentavam os resultados de gerência e não os da administração central até que lei de 18-9-1844 exige ao secretário de estado da fazenda a apresentação ao parlamento no princípio de cada sessão legislativa de um parecer sobre as contas públicas. A criação do tribunal de contas em 1849, como supervisor de todas as operações do tesouro, foi um passo importante no aumento da quantidade e qualidade da informação sobre as finanças nacionais. Todavia, entre 1845 e 1850 não são publicadas contas por causa das revoltas da Maria da Fonte e da Patuleia⁸⁷.

⁸⁶ SOUSA & MARQUES, 2004: 18. Ver também PEREIRA, 2002a: 102.

⁸⁷ SOUSA, 1995. VALÉRIO, 2001a.

A partir de 1850 estas estatísticas continuaram em franca evolução, disponibilizando maior informação de forma mais detalhada e cada vez mais sistematizada. Em 1863 e 1870, são publicados regulamentos gerais de contabilidade pública, que obrigavam o ministro da fazenda a enviar ao parlamento o relatório e a declaração geral do tribunal de contas. Mapas globais da dívida pública começaram também a acompanhar as contas do tesouro (embora a sua publicação tivesse interrupções), enquanto a elaboração e publicação das receitas e despesas se tornou regular e nunca sofreu grandes atrasos, sendo acompanhada das estatísticas próprias de cada ministério. Até 1882-1883, os dados da gerência do estado traduziam-se nas caixas dos vários cofres públicos (tesouro público, junta do crédito público e ministérios). De 1883-1884 até 1896-1897 foram publicadas as contas gerais da administração financeira do estado (que oferecia mais detalhes sobre a dívida pública), que consolidavam os números dos cofres anteriores. Além destes documentos, os deputados dispunham ainda dos orçamentos gerais, das contas do tesouro público, e dos relatórios dos vários ministros da fazenda. No entanto, a fiscalização das contas só se faria a partir de 1937.

A fidedignidade destes valores é duvidosa pelo menos até meados da década de 1870 e a própria regularidade orçamental (aprovação parlamentar do orçamento antes do início do ano económico) esteve longe de ser a regra, além de que boa parte dos orçamentos foi aprovada com fugas à legalidade constitucional. A própria publicidade das contas era prejudicada pela instabilidade política, que tornava outro tipo de assuntos mais prioritário. A fiscalização das contas deixava muito a desejar, não cumprindo o seu trabalho nem o parlamento nem o tribunal de contas⁸⁸. As sucessivas maiorias parlamentares aprovavam o que quer que fosse e “*a incapacidade, ou talvez mais correctamente indisponibilidade, do parlamento para a fiscalização política das contas públicas era conhecimento comum na época*”⁸⁹. Já para o último quartel do século XIX, a idoneidade das contas apresentadas parece assegurada pois os erros (por imperícia ou insinceridade) diminuem⁹⁰.

2.3.2.3 | PARA O MOVIMENTO COMERCIAL

O comércio externo era alvo de um considerável trabalho de tratamento estatístico, sendo a actividade económica mais documentada. Já desde o século XVII existiam informações sobre as alfândegas e entre 1776 e 1831 foram construídas, com bastante qualidade, as balanças de comércio externo. A partir de 1842 são elaborados mapas gerais, documentos mais fidedignos do que as balanças do comércio, se bem que com alguns hiatos temporais. De forma ténue, reuniu-se também informação dos concelhos, dispersa pelos arquivos ministeriais e pelo *DG*.

⁸⁸ LOBO, 1871: 134-137 e 156.

⁸⁹ LAINS & SILVA, 2005: 307.

⁹⁰ MATA, 1993: 29-34. VALÉRIO, 2001a.

Para a segunda metade de oitocentos os mapas comparativos das principais mercadorias importadas (desde 1861 a 1879) e a estatística do comércio do reino com os países estrangeiros e com as províncias ultramarinas (entre 1878 e 1896) continuaram a tornar o comércio externo a actividade mais conhecida. Além deste manancial de informação havia ainda os relatórios dos cônsules (1870, 1872, 1874, 1876 e 1883). Porém, só a partir de 1865 se consegue uma sequência anual na publicação das estatísticas das alfândegas. O movimento portuário também estava bem documentado, reforçando a ideia de que a aposta no comércio de Portugal com o estrangeiro seria mais segura do que o comércio e o transporte internos⁹¹.

Os dados numéricos sobre transportes por estrada e rio eram praticamente inexistentes, o que induzia que o tráfego seria também baixo. Em 1822 Balbi afirmava que o comércio interno era uma nulidade e em 1838 Mouzinho de Albuquerque concordava, o que levava a crer que em alguns sítios houvesse produções superabundantes e noutras escassez e altos preços. Esta era uma ideia generalizada que no entanto não era verdadeira, uma vez que não se verificava de toda rigidez ao nível dos preços na disparidade entre norte e sul ou entre litoral e interior, sendo um bom exemplo de como a percepção do senso comum nem sempre correspondia à realidade⁹².

Em 1851, o ministério das obras públicas pede aos governadores civis informações sobre as feiras realizadas em cada distrito. Das respostas ficou a conhecer que Aveiro, Braga, Coimbra, Guarda, Porto, Viana, Viseu e Vila Real eram os distritos com mais feiras e, provavelmente, com comércio mais dinâmico. Mas ainda em 1875, Pery afirmava que, à excepção do comércio de cabotagem e fluvial e do transporte ferroviário, era impossível avaliar com rigor as movimentações internas⁹³.

Bastante mais conhecidas seriam as rotas comerciais, algumas delas remontando já ao século XVIII e ainda em utilização até ao advento do caminho-de-ferro. Os cereais alentejanos chegavam a Lisboa por três sendas: de Abrantes pelo Tejo; pelo Sado e depois por mar; ou de Mértola pelo Guadiana até à sua foz e depois por mar. Uma outra rota bastante conhecida seria a que de Aldeia Galega (Montijo) seguia até ao Alto Alentejo. Do Ribatejo provinham também víveres para abastecimento da capital, tal como de Aldeia Galega. O Algarve era identicamente um grande aspirador de trigo transtagano, que lá chegava ou por terra através da serra ou pelo Guadiana. Em sentido inverso seguia o azeite. A norte, o Porto ia buscar o seu milho ao Minho e o seu trigo a Trás-os-Montes, à Beira Alta e, pelo menos até 1849, a Espanha. O azeite seguia de sul para norte pela directriz entre Tomar e Coimbra; através da serra do Açor e da serra da Estrela; ou pelo Mondego. De Bragança circulava também azeite para o Douro e Minho. O vinho era sobretudo um produto de exportação e a sua circulação era feita maioritariamente por Porto e Lisboa, que funcionavam assim

⁹¹ ALEGRIA, 1990.

⁹² JUSTINO, 1988-1989. JUSTINO, 1990.

⁹³ JUSTINO, 1988-1989. TORRAL & ROQUE, 1993: 369.

como pólos agregadores do suco. Ao Porto chegava o vinho do Alto Douro (pelo rio), do Minho, da Bairrada e do Dão (por via da Figueira da Foz e de Coimbra). A capital atraía os fluxos de Leiria, Estremadura e Ribatejo. Em termos de circulação de gado, aquelas duas cidades desempenhavam o mesmo papel que em relação ao vinho, embora o destinassem mais ao consumo que à exportação. A Lisboa chegava carne vinda do Alentejo e de Espanha. Na década de 1870 a carne produzida no Barroso, Galiza, Alto Minho, Aveiro e Miranda ia para Braga para a engorda e daqui seguia para os matadouros ou docas de Lisboa e Porto. Fora destas cidades, estabeleciam-se também outros circuitos menores em torno de povoados de menor dimensão: Braga, Coimbra (pelo Mondego e Figueira da Foz), Covilhã e Vila Pouca de Aguiar. Destaque ainda para os circuitos de lã que se estabeleciam em torno de Évora e Covilhã⁹⁴.

2.3.2.4 | NÚMEROS INDUSTRIAIS

Quanto à indústria, as primeiras estatísticas datam do século XVIII. Depois das Invasões Francesas, necessário se tornou conhecer o seu estado, realizando-se novos inquéritos sobre fábricas entre 1811 e 1830. Em 1837 novo inquérito não oferece resultados satisfatórios, tendo-se obtido melhores resultados em 1845-1846 e 1852-1853. Oliveira Marreca, ainda na primeira metade do século XIX, forneceu alguns dados importantes sobre a distribuição geográfica da indústria portuguesa: além das unidades instaladas no Porto e em Lisboa, encontravam-se outras em Portalegre, Torres Novas, Covilhã, e Bragança⁹⁵. No entanto em 1850 o elemento mais saliente era um desconhecimento profundo quanto à realidade da indústria portuguesa. Só se podia ter uma reduzida percepção da realidade e nunca uma visão completa do sector.

Na regeneração o conhecimento estatístico do estado da indústria nacional alargar-se-ia, pois ao longo da segunda metade do século XIX os levantamentos tomaram uma base verdadeiramente estatística. Ao inquérito industrial de 1852, seguem-se, entre 1857 e 1867, outras monografias industriais de âmbito regional e outros inquéritos (muito deficientes quanto à pequena indústria)⁹⁶. No entanto, a qualidade destes levantamentos deixava muito a desejar. Em 1860, Fradesso da Silveira lastimava a falta de um inquérito na indústria, lástima que repete em 1872 e que é partilhada por Pery em 1875⁹⁷. Em 1881, procedeu-se a um novo inquérito industrial para se reunir mais informações antes de negociar um tratado de comércio com França. Porém, as respostas foram muito escassas e a cobertura do país muito desigual. Em 1890, surge novo questionário que abrangia também as pescas, as indústrias extractivas e as transformadoras. É de maior qualidade, malgrado a

⁹⁴ CRUZ, 1973. JUSTINO, 1988-1989. MATOS, 1980. Ver mapa 30-38.

⁹⁵ TORGAL & ROQUE, 1993: 357-359.

⁹⁶ LAINS, 1990.

⁹⁷ JUSTINO, 1988-1989. REIS, 1986: 903.

persistência de fugas às respostas. Além deste, registre-se também a existência de inquéritos regionais na década de 1880 para Guimarães e Porto. Apesar de todos estes esforços, o conhecimento da indústria nacional era reduzido. Em 1917 era uma queixa que se matinha⁹⁸.

2.3.2.4 | A AGRICULTURA E A ESTATÍSTICA

A agricultura sempre foi o sector mais refractário à contabilização pela sua própria natureza e por os agricultores temerem um aumento das suas taxas, assim que se soubesse ao certo a sua produção. Na primeira metade do século XIX, aquilo que existia estava indexado aos dízimos, constituindo estimativas grosseiras e revelando uma ignorância quase absoluta relativamente aos principais indicadores agrícolas⁹⁹.

Em meados do século XIX publicam-se relatórios dos governos civis, que compilam informação de forma muito desagregada. Para a estatística agrícola, foram recolhidos dados oficiais sobre a produção de cereais, espécies arborícolas, vinho, consumo de carne nos matadouros e recursos pecuários entre 1845 e 1886. Os dados até então recolhidos eram insuficientes, pois em 1887-1888, regista-se a intenção de se realizar um vasto inquérito agrícola que, porém, apenas se ficou pelos distritos de Lisboa, Santarém e Beja. Os estudos mais aprofundados sobre esta matéria, que permitem uma visão detalhada da estrutura agrícola regional e sua dinâmica, só saíram em 1886 e 1889, da autoria de Paulo Morais e Gerardo Pery. Os preços eram a variável mais publicitada. Já desde 1840 se exigia a sua publicação e em 1854 impõe-se aos governadores civis a recolha de tabelas semanais com preços máximos e mínimos dos bens agrícolas. Começaram a ser publicados quinzenalmente de 1858 em diante em periódicos de larga expansão entre os agentes económicos, se bem que para algumas publicações a fidedignidade seja reduzida¹⁰⁰.

Estes dados eram claramente insuficientes e, na segunda metade do século XIX o conhecimento estatístico da produção agrícola era muito deficiente. À dificuldade da própria contagem, juntavam-se ainda a subavaliação da produção feita pelos próprios cultivadores, a incompetência e incapacidade dos fiscais e a falta de uniformização do sistema de pesos e medidas¹⁰¹.

2.3.2.5 | ESTATÍSTICAS FERROVIÁRIAS

Associado ao programa de melhoramentos materiais surge ainda um outro tipo de estatística relacionada com os novos serviços criados. Cedo foram publicados alguns valores genéricos da

⁹⁸ REIS, 1986: 903.

⁹⁹ LOPES, 1880. LAINS & SILVA, 2005: 219.

¹⁰⁰ JUSTINO, 1990. LAINS, 1990. SOUSA, 1995.

¹⁰¹ LAINS & SILVA, 2005: 219-220.

exploração ferroviária nas páginas do *BMOP* e da *ROPM*, mas só mais tarde (a partir de 1880) são publicados dados mais específicos sobre o movimento, surgindo uma estatística própria ligada aos caminhos-de-ferro. Chegou também a ser elaborada uma compilação de *Elementos estatísticos dos caminhos-de-ferro do Continente de Portugal* para o período entre 1877 e 1910 para acompanhar a evolução do rendimento quilométrico, controlar garantias de juro a pagar pelo governo e fiscalizar o imposto de trânsito e selo a receber pelo tesouro. No entanto, estes dados só foram publicados no século XX, pelo que não estiveram acessíveis aos olhos dos deputados e engenheiros oitocentistas. Ainda sobre caminhos-de-ferro, produziram-se em 1881 dois volumes de estampas e quadros gráficos onde o tráfego era representado juntamente com estradas, minas, correios, telégrafos, matas, meteorologia, regiões filoxeradas, etc., numa representação gráfica de elevada qualidade. Além disso, existiam também os relatórios anuais e mensais das respectivas companhias ou administrações públicas, documentos importantes para o parlamento, sobretudo quando se discutiam alterações aos contratos originais ou concessão de mais subsídios e apoios financeiros¹⁰².

2.3.3 | A REALIDADE NACIONAL

Falou-se de percepção, resta falar da realidade. Tendo em conta o que se disse anteriormente sobre cartografia e estatística, os homens de oitocentos teriam uma percepção do país diferente daquilo que ele realmente era, uma vez que a qualidade e periodicidade das estatísticas deixavam a desejar. Como o conhecimento da realidade era fraco, a percepção era praticamente ilimitada, o que aliado à necessidade de um discurso optimista e positivo (para motivar a nação e atrair o investimento estrangeiro) levava a um exacerbamento das potencialidades económicas nacionais.

2.3.3.1 | A EVOLUÇÃO DEMOGRÁFICA

A população crescia lentamente desde o fim da guerra civil graças a uma melhoria nas condições de abastecimento alimentar e de higiene. Porém, a emigração cerceou esse aumento sobretudo na década de 1870, tendo o volume de emigrantes crescido ao longo de todo o século XIX (a maioria do Douro e Minho para o Brasil). No entanto, uma importante fatia da emigração era clandestina e portanto não constava dos dados oficiais. O reverso da medalha (as remessas dos emigrantes que desafogavam as finanças públicas e a emigração de uma massa desempregada e potencialmente perigosa a nível social) era, porém, um factor muito tentador a ter em conta e manteve-se determinante até ao início da década de 1880, altura em que se começou-se a sentir falta da mão-de-obra

¹⁰² ARANHA & GOMES, 2006: 6-7. SOUSA, 1995.

nos campos alentejanos e ribatejanos. Quanto à distribuição demográfica, Portugal era mais povoado na costa a norte do Tejo. No virar do meio século, o norte registava uma ocupação mais densa, especialmente na faixa costeira do Douro e Minho, onde se destacavam as cidades de Porto e Braga. As maiores concentrações populacionais situavam-se a norte do Mondego e no litoral, correspondendo, grosso modo, aos distritos do Porto, Braga, Aveiro e Viana do Castelo. No sul, a densidade era mais baixa e a população concentrava-se em grandes centros urbanos, destacando-se obviamente a capital, sem a qual a densidade populacional da Estremadura se aproximava da de Trás-os-Montes. A partir da década de 1860 as zonas de maior dinamismo económico situadas no litoral (às quais se juntam alguns pólos isolados no interior como a Covilhã) cresceram ainda mais em relação às restantes. O sul manteve a sua distância em relação ao norte, que se manteve o mais povoado, apesar de enviar mais gente para o Brasil. O desnível entre litoral e interior acentuou-se também¹⁰³.

Os movimentos migratórios mais tradicionais e sazonais eram as deslocações de minhotos e beirões para os trabalhos agrícolas de Estremadura e Alentejo e as que se estabeleciam de e para as regiões espanholas confinantes com a fronteira lusa (galegos para as vinhas do Douro, por exemplo). Em termos distritais, Lisboa e Portalegre eram os distritos que mais migrantes recebiam. Os distritos a norte do Mondego eram os que mais mão-de-obra *exportavam*. Os do sul eram os que registavam menores taxas de emigração. Por outro lado, as migrações definitivas em direcção a Porto e Lisboa só foram limitadas em finais do século XIX¹⁰⁴.

2.3.3.2 | TRANSACÇÕES COMERCIAIS

O comércio externo era a actividade mais conhecida dos políticos nacionais e a que mais rendimentos trazia ao próprio tesouro através das alfândegas. Era, pois, provável que se tivesse consciência que a maioria do comércio externo era feita por mar com Inglaterra (importações e exportações), Brasil (exportações), França e Estados Unidos (importações). Os contactos comerciais terrestres oficiais com Espanha eram escassos (8% do total), embora não sejam conhecidos nem estimados os números do contrabando, que se sabia serem elevados. Daí também a aposta nos caminhos-de-ferro que deveria fomentar o comércio externo por terra¹⁰⁵.

Provavelmente, tinha-se a percepção de que o comércio externo e as receitas alfandegárias, depois de iniciar uma fase muito descendente a partir de inícios do século XIX, devido às invasões francesas e à perda do exclusivo comercial com o Brasil e da própria colónia, iniciou uma lenta

¹⁰³ LAINS & SILVA, 2005: 64. MATA & VALÉRIO, 1993. PEREIRA, 2002a: 81-85. SILVEIRA et al., 2011a: 7. SOUSA & MARQUES, 2004: 24 e 67.

¹⁰⁴ LAINS & SILVA, 2005: 68-74.

¹⁰⁵ DU PRÉ, 1905. JUSTINO, 1988-1989. PINHEIRO, 1992b. SILVEIRA, 1987: 515-516. SOUSA & MARQUES, 2004: 107.

recuperação a partir de 1830 e começou a crescer moderadamente a partir do meio século (acompanhando a tendência geral europeia, se bem que a inserção de Portugal no mercado mundial tenha sido muito tímida). Entre meados da década de 1860 e 1886 (ano em que se atingem novamente os valores da primeira metade do século) o crescimento continua (apesar de um abrandamento a partir de 1866), de tal modo que em 1873 se falava no parlamento do “*grande desenvolvimento que o commercio tem tido na segunda capital do reino*”¹⁰⁶. O vinho do Porto, principal produto de exportação, beneficiava a cidade e mesmo com as crises de produção, a venda de vinho manteve-se em alta. A partir de meados da década de 1880, uma diversificação das exportações (cortiças e conservas) contribuiu para o aumento das exportações¹⁰⁷.

O problema era que desde 1808 nunca as exportações cobriram totalmente as importações que entre 1850 e 1890 estiveram sempre em crescendo, lentamente até 1867, de forma mais rápida a partir de então. A importação de produtos alimentares cresceu sempre até 1880, o que prova que a produção interna não era suficiente ou não chegava aos mercados¹⁰⁸.

A partir de meados da década de 1880 as condições favoráveis à exportação deixaram de existir e Portugal passou por uma crise de exportações (que durou até 1910), em grande parte devido à diminuição da venda de vinho para o estrangeiro e à concorrência da carne sul-americana. Em todo o caso, o produto nacional bruto cresceu mais que as exportações, pelo que se conclui que não foi o sector exportador a alavanca do crescimento económico nacional no século XIX. É certo que o desenvolvimento dos transportes promoveu uma maior integração da economia nacional na internacional, mas o comércio externo manteve-se baixo no total do produto interno¹⁰⁹.

De qualquer modo, o lógico seria apostar num sector que se conhecia bem, que proporcionava receitas altas e fáceis de cobrar e que satisfazia os interesses comerciais instalados, em detrimento de outros que mal se conhecia, dado o diferencial de informação estatística do comércio externo face a outros sectores¹¹⁰.

Quanto ao comércio interno, caracterizava-se pela “*existência básica de uma rede comercial interna de mercados locais, com trocas a curta distância e uma procura pulverizada, favorecedora do pequeno comércio*”. Para alguns dos pensadores oitocentistas a fraca expressão do comércio interno português era uma das principais causas do atraso económico nacional. A solução podia passar por dinamizar o mercado interno através da construção de vias de comunicação. Deste modo

¹⁰⁶ DCD, 16-1-1873: 76 (Afonseca).

¹⁰⁷ BONIFÁCIO, 1996: 119-128. LAINS, 1986: 385-386. LAINS, 1995. MATA & VALÉRIO, 1993. VALÉRIO, 1998.

¹⁰⁸ LAINS, 1995.

¹⁰⁹ JUSTINO, 1987: 11. JUSTINO, 1988-1989. MATA & VALÉRIO, 1993. VALÉRIO, 1998.

¹¹⁰ JUSTINO, 1988.

o caminho-de-ferro, idealmente, serviria dois fitos: aumentar as trocas comerciais com o exterior e ao mesmo tempo fomentar e facilitar as comunicações internas entre litoral e interior¹¹¹.

2.3.3.3 | DÉFICE CRÓNICO

Como se viu anteriormente, as contas públicas estavam bem ilustradas estatisticamente, muito embora o crédito desses números possa deixar algo a desejar. Seja como for, esses valores indicavam provavelmente o mesmo que a percepção dos parlamentares portugueses: a existência de um grave défice público que onerava ano após ano as contas do estado, já desde os tempos do absolutismo. A colocação de títulos de dívida em condições muito desfavoráveis, a emissão desenfreada de papel-moeda, as participações em guerras, a diminuição das receitas alfandegárias resultante da liberalização e perda do mercado brasileiro e as despesas correntes asfixiavam as finanças da coroa, chegando-se mesmo a temer a bancarrota¹¹².

Nas vésperas da guerra civil, a dívida pública era já preocupante. Com o conflito, a situação financeira do estado piorou. A desamortização, que prometia aliviar o problema financeiro português, acabou por ficar muito aquém do esperado, enquanto que os gastos continuavam a crescer mais rapidamente que as receitas, pelo que em 1837 e em 1847 o governo viu-se na contingência de suspender os pagamentos¹¹³.

A conversão da dívida encetada por Fontes em 1852 trouxe alguma organização à fazenda. A adesão ao padrão-ouro pela lei de 29-7-1854 facilitou o acesso ao crédito para financiar a política de melhoramentos materiais e para cobrir os saldos orçamentais que desde 1851 até 1889 foram constantemente negativos, numa situação que culminou na crise de 1891 e na bancarrota parcial de 1892¹¹⁴. As receitas (sobretudo impostos indirectos – designadamente réditos alfandegários – e directos) eram constantemente ultrapassadas pelas despesas (correntes e para pagamento da dívida). Com base nos abundantes dados existentes, era notório, à própria época (desde 1850 até 1890), que os ministérios que mais oneravam o orçamento eram o da fazenda (responsável pelos encargos da dívida, despesas extraordinárias, subsídios e indemnizações), seguido pelo da guerra (manutenção e modernização da máquina de guerra) e o das obras públicas (gastos com a construção de infra-estruturas). Contudo, “*a partir do início da década de 1890 verificou-se uma quebra muito assinalável do investimento*”¹¹⁵. O constante aumento do défice obrigou à contracção de vários empréstimos a curto prazo que constituíam a dívida flutuante, que no início da regeneração era praticamente

¹¹¹ SOUSA & MARQUES, 2004: 105. Ver também SILVEIRA et al., 2011a: 11.

¹¹² MORAL RUIZ, 1981. PINHEIRO, 1983: 48-49. SILVEIRA, 1987.

¹¹³ MATA & VALÉRIO, 1993. MORAL RUIZ, 1981. PINHEIRO, 1983: 50-52. VALÉRIO, 2001a.

¹¹⁴ SANTOS, 2001: 188-189.

¹¹⁵ MATA, 1993: 81.

desprezível, em finais da década de 1860 atingia 13 000 contos e que disparou a partir de 1890. Além destes empréstimos para cobrir o défice, os sucessivos governos também contraíram outros para, entre outras coisas, financiar o programa de melhoramentos, nem sempre cumprindo as regras constitucionais para a sua contracção. Para se ter uma ideia do esforço que se envidou, basta dizer que em 1853, a dívida interna era de 32 000 contos, mas em 1892 ascendia já a cerca de 250 000 contos, à qual se juntava a dívida externa na ordem dos 342 000 contos. A canalização destes empréstimos para a realização de obras públicas, assim como os alegados recursos económicos por explorar na nação e sobretudo o alto juro pago por Portugal (segundo Rui Ramos, um título português de 100 réis colocado a 50% com juro de 3% garantia ao tesouro apenas 50 réis, mas ao investidor um juro de 6%¹¹⁶), foram factores que convenceram os mercados a abrir os cordões à bolsa. A partir do momento em que esta ilusão se esfumou, em que a promessa de aplicação dos empréstimos às obras públicas deixou de ser suficiente para contrair dívidas e que o retorno do investimento começou a ser duvidoso, a torneira começou a fechar-se¹¹⁷.

Na década de 1890, “os governos deixaram de se preocupar com o problema de gastar dinheiro e passaram a dar voltas à cabeça para o arranjar”¹¹⁸ não só para gerir as finanças públicas mas também para auxiliar bancos e companhias à beira da falência e cujo crédito estava intimamente ligado ao crédito do país. A declaração de curso forçado das notas bancárias, os problemas cambiais do Brasil e a saída de Portugal do sistema do padrão-ouro levaram a uma desvalorização da moeda nacional e a um aumento nominal do valor das importações e da dívida externa. Simultaneamente uma depressão económica motivada pela retracção do consumo (que nos caminhos-de-ferro redundou numa diminuição dos passageiros e das mercadorias transportadas) e da despesa pública prometia fazer diminuir as receitas fiscais. Quando em 1892 se reconheceu que era impossível a Portugal pagar a dívida externa (que tinha de ser paga em moeda estrangeira e não em notas de banco como acontecia para a dívida interna), o crédito nacional foi definitivamente enterrado e a falta de dinheiro passou a ser uma das principais questões da política portuguesa. Os credores externos (nos quais se incluíam os que haviam investido nas companhias ferroviárias nacionais) pressionavam o governo no sentido de reaver o seu dinheiro. Internamente, a resposta foi dada através da redução da despesa, do aumento da receita fiscal, diminuição do investimento público e de emissões de notas inconvertíveis em ouro através do Banco de Portugal. Até ao dealbar do século XX os governos nacionais procuraram chegar a uma conversão da dívida que permitiria a eliminação da fama de caloteiro e assim regressar aos mercados financeiros. Por seu lado os investidores estavam também interessados nesta operação, pois se perdiam lucro, não perdiam o investimento. O acordo só seria

¹¹⁶ RAMOS, 1994: 158.

¹¹⁷ MATA, 1983. MATA & VALÉRIO, 1993. VALÉRIO, 2001a.

¹¹⁸ RAMOS, 1994: 154.

assinado em 1902, pelo que na década final do século XIX seria muito difícil engendrar formas de reatar o investimento em melhoramentos materiais¹¹⁹.

2.3.3.4 | UMA ECONOMIA POR INDUSTRIALIZAR

A indústria nacional sempre foi pouco desenvolvida sobretudo quando comparada com a estrangeira. Cresceu lentamente e sem grandes alterações na sua estrutura ao longo do século XIX, se bem que com algumas recessões de permissão, rapidamente ultrapassadas¹²⁰.

Na primeira metade do século XIX, a indústria enfrentava uma grave crise ainda como consequência da destruição deixada pelos franceses e da perda do mercado brasileiro. Depois de uma modesta recuperação, passou novamente por dificuldades entre 1825 e 1835 com a independência do Brasil e a guerra civil. A partir de meados da década de 1830, registou-se um incremento quantitativo e qualitativo na indústria nacional, em grande parte devido ao esforço proteccionista preconizado. As medidas tomadas pouco alteravam a estrutura do sector secundário. É provável que não se tivesse noção exacta de que a indústria retomara uma tendência expansiva desde 1835 e até 1855, mas decerto os governantes nacionais tinham consciência de que na viragem do meio século existiam em Portugal três grandes zonas industriais (como já mostrava o inquérito de 1852): Lisboa, Porto e Covilhã. Fora destas áreas, havia pequenos centros no Minho (Braga, Guimarães, Sto. Tirso e Famalicão), no litoral entre Porto e Lisboa (Coimbra, Oliveira de Azeméis, Marinha Grande, Torres Novas, Tomar), nas cidades de Vila Real (com várias destilarias) e Portalegre (fábricas de lanifícios) e no Algarve (pequenos centros conserveiros na década de 1880), mas *“fora das grandes cidades, onde ainda existia alguma manufactura e artesanato, poucos ouviam falar”*¹²¹.

No entanto, logo que a procura interna decaiu e as matérias-primas encareceram, o produto industrial encontrou dificuldades que só vieram a ser superadas na década de 1870, após a qual o crescimento industrial usufruiu novamente de condições favoráveis. É por esta altura que em Portugal se implanta um sector secundário de alguma dimensão. O sector que mais se desenvolveu foi o dos têxteis, protegido por tarifas aduaneiras restritivas à importação. É ainda na década de 1880 que se estabelece a indústria de conservas de peixe em lata e da cortiça, que exportava praticamente toda a sua produção. Este sector, a par do alimentar e do metalúrgico, é o que mais se desenvolve, ao passo que o sector dos lanifícios perde peso no panorama geral da indústria portuguesa¹²².

¹¹⁹ LAINS & SILVA, 2005: 294-295 e 320-323. MATA & VALÉRIO, 1993. RAMOS, 1994: 155-161, 165, 168 e 173-175. SANTOS, 2001: 201 e ss.

¹²⁰ LAINS, 1990. LAINS & SILVA, 2005: 259.

¹²¹ LAINS & SILVA, 2005: 404. Ver também JUSTINO, 1988-1989.

¹²² LAINS, 1990.

Contudo, embora a indústria se tenha desenvolvido a um ritmo razoável e regular, esse desenvolvimento continuava a ser demasiado reduzido para que Portugal se pudesse aproximar das outras nações industriais. No fundo, Portugal “*não estava nas melhores condições para aproveitar as oportunidades decorrentes da extraordinária expansão da economia internacional que então começava a verificar-se*”¹²³. Falta de recursos naturais, exiguidade do mercado nacional, falta de protecção ao sector siderúrgico (as importações de material para a construção e exploração ferroviária eram normalmente isentas de direitos alfandegários), incapacidade de explorar nichos de mercado deixados em aberto pelas potências económicas explicam esta realidade¹²⁴.

De qualquer modo, a falta de estatística de qualidade e o desconhecimento dos recursos naturais portugueses podia lançar algumas dúvidas sobre o potencial da indústria nacional e sobre a verdadeira vocação económica do país. Entretanto, as nações mais avançadas cada vez se distanciavam mais, mas os governantes lusos achavam que era possível apanhar o grupo da frente se o país investisse em si próprio. Contudo, precisamente por falta de informação, acabaram por aplicar medidas proteccionistas aos ramos em que Portugal menos vantagens tinha em competir com o exterior¹²⁵.

2.3.3.4 | ATRASO NO SECTOR PRIMÁRIO

A percepção que se tinha do sector primário nacional era que ele estava enfezado e raquítico (atraso técnico da agricultura, imensidão de incultos, inadequação de terras a determinadas culturas, falta de transportes e, enquanto os houve, encargos fiscais e administrativos sobre a terra e trabalhadores agrícolas), embora a capacidade do solo e as condições climatéricas fossem tidas como suficientes. Melhores condições tinha a pesca: ao terminar a primeira metade de oitocentos, registava-se uma dinâmica actividade piscatória no Algarve, Setúbal – que era também um dos principais pólos exportadores de sal –, Sesimbra e Póvoa de Varzim¹²⁶.

Chocando contra o optimismo dos *economistas* nacionais, havia a realidade e no período 1848-1860 registou-se um forte declínio do produto agrícola. O caso do Minho era paradigmático: ao contrário da crença comum (induzida pelo facto de a superfície cultivada ter efectivamente aumentado em virtude de um movimento de arroteamento de terras facilitado pela legislação liberal), estava longe de ser um exemplo de crescimento agrícola e alto nível de vida¹²⁷. A partir de 1860 iniciou-se um longo período de crescimento da produção (mais extensivo que intensivo), área cultivada e produtividade da agricultura (marcado por algumas crises produtivas), que durou até à entrada

¹²³ LAINS & SILVA, 2005: 275.

¹²⁴ PINHEIRO, 1988a. REIS, 1987: 217 e ss.

¹²⁵ LAINS, 1987: 496-497.

¹²⁶ JUSTINO, 1988-1989. MARQUES, 2002: 96 e 104.

¹²⁷ LAINS, 1990. LAINS, 1995.

do século XX, o que é mais convergente com a literatura da época e a que não foi alheia a expansão da rede ferro e rodoviária¹²⁸.

As estatísticas existentes e o *Essai* de Balbi confirmavam e reforçavam as percepções sobre a distribuição das produções cerealífera e vinícola, cuja especialização se intensificara na primeira metade da centúria. No Alentejo, concentrava-se o grosso da produção de trigo. Depois de um movimento de regressão dos incultos a partir de 1820-1830, a agricultura alentejana conheceu na segunda metade do século a experimentação, o crescimento da área produtiva, o aumento extensivo das culturas arvenses, a intensificação da exploração dos montados, o recuo dos incultos e a formação de latifúndios como unidade protagonista da exploração. Isto fazia crer aos governantes nacionais que o país podia ser auto-suficiente em grão, assim que se desenvolvessem os transportes com o Alentejo, e era possível atenuar o défice de trigo que se notava em Lisboa, Aveiro, Castelo Branco, Faro, Porto, Vila Real e Viseu. Quanto ao milho e ao centeio, eram cultivados na metade ocidental de Portugal a norte do Tejo e na metade interior também a norte deste rio, respectivamente. Uma tradição milenar no cultivo de trigo tornava difícil alterar hábitos agrícolas (reforçados pelas medidas pautais proteccionistas), apesar de não ser a cultura mais adequada ao território nacional¹²⁹.

Confirmavam também que o vinho era uma das maiores riquezas nacionais, de tal modo que em 1856, o próprio ministério das obras públicas reconhecia a vantagem da viticultura sobre a cerealicultura na obtenção de maiores rendimentos. Portugal, pelo seu clima e solo, tinha uma aptidão natural para a produção vinícola, pelo que apostar na especialização e na exportação era a solução mais lógica, além de colher aplausos em círculos influentes da política e da sociedade. Todavia, o teor alcoólico do vinho português e o facto de ser um produto comum nos mercados internacionais (a par de frutas, azeite, minérios e cortiça em bruto, que além de vulgares eram de fraca qualidade) limitou o acesso durante a segunda metade do século XIX a muitos mercados europeus¹³⁰.

A vitivinicultura predominava nas regiões do Minho, Alto Douro (desde os anos 1820 que o país vinhateiro se vinha expandindo a partir do Alto e Baixo Corgo), Beira Litoral (que desde 1820 tinha iniciado uma expansão vinhateira), Estremadura e Ribatejo. Porém, era uma produção sujeita a crises. Entre 1810 e 1840 as exportações de vinho baixaram continuamente e a partir de 1852, a praga do oídio acarretou a diminuição da produção sobretudo no Douro Inferior e obrigou a um movimento de expansão das terras de cultivo do vinhedo para o Alto Douro. Na década de 1860, a recuperação era lenta. A produção seria inferior à da década anterior e o tratado comercial entre Inglaterra e França dificultaria a vida aos produtores nacionais. Na década de 1870, a filoxera sucederia ao oídio, muito embora os estragos fossem compensados com a existência do caminho-de-

¹²⁸ JUSTINO, 1988-1989.

¹²⁹ JUSTINO, 1988-1989. LAINS, 1987: 496. LAINS & SILVA, 2005: 98-103. REIS, 1979: 746.

¹³⁰ LAINS, 1986: 394 e 399. LAINS, 1990. LAINS & SILVA, 2005: 235-236. REIS, 1984: 21-24.

ferro, o recurso a novas técnicas e produtos químicos, o plantio de novas culturas com orientação mercantil (café, tabaco, amêndoas, seda) a valorização do Douro Superior, a replantação e a conquista de novas terras de cultivo e a quebra dos vinhos franceses. Até ao fim do século (excepto um período de estagnação na década de 1880), iniciou-se uma nova fase de crescimento da produção vinícola (também na Estremadura e do Ribatejo, poupadas que foram pelas pragas que atacaram o norte), que se repercutiu positivamente no panorama da agricultura em geral¹³¹.

Também a olivicultura, estimulada pelo comportamento favorável dos preços e pela sua rentabilidade, conheceu um incremento regular de produção entre 1870 e 1910, localizando-se sobretudo no Alentejo, na Beira e em Trás-os-Montes. A cultura da batata, que entrou decididamente na dieta dos portugueses na segunda metade do século XIX, desenvolveu-se de igual modo, sobretudo no litoral e nas terras altas de Trás-os-Montes e da serra da Estrela. O mesmo terá acontecido com a cultura do arroz, que se estendia pelas planícies aluviais do Vouga, Mondego, Tejo e Sado¹³².

Quanto à produção pecuária, é impossível avaliar o seu comportamento na primeira metade do século, por falta de dados. As informações disponíveis, de natureza qualitativa, indicavam porém uma escassez de efectivos. Em 1864 dizia-se que a produção era fraca tal como o consumo de carne, se bem que tanto a produção como a exportação de animais tivessem aumentado desde a década de 1840 estimuladas pela procura crescente a nível interno e externo (excepto na década de 1880 quando as importações inglesas baixaram abruptamente em proveito das exportações de carne congelada da América do Sul e da Oceânia). Quanto à distribuição geográfica, de acordo com os relatórios de 1852 o gado bovino, muar e suíno encontrava-se sobretudo no Alentejo; ovino em Castelo Branco, Guarda e Bragança; caprino pela Beira Baixa, Ribatejo e litoral sul-alentejano; cavalos no Ribatejo e vales do Vouga e Mondego¹³³.

2.3.3.5 | QUESTÃO PRINCIPAL: OS TRANSPORTES

A principal questão a resolver com o programa dos melhoramentos materiais era a dos transportes. Até à regeneração, o sistema de comunicações do reino era classificado de *africano* por Oliveira Marreca¹³⁴: praticamente não existiam estradas e as que existiam eram de má qualidade, em pequena quantidade e inseguras, cruzadas por almocreves, mas também por bandoleiros, de tal modo que “*um companheiro de jornada confessou ter feito testamento e encomendado a alma a Deus, antes de se afoitar àquela arriscada empresa de transmitir os ossos aos eixos da mala-posta e confiar a vida aos prováveis assaltos dos pinhais e despenhadeiros de duas noites entre Lisboa e*

¹³¹ LAINS, 1990. PEREIRA, 1991: 29-30 e 131. PINA, 2003: 411.

¹³² TORGAL & ROQUE, 1993: 330.

¹³³ JUSTINO, 1988-1989.

¹³⁴ Apud. MACEDO, 2009: 122.

Porto”¹³⁵. Viajar dentro do território era difícil, moroso e perigoso, de tal modo que para um estrangeiro que cá se encontrava em 1882, Portugal “*est un pays aussi inconnu en Europe que la Chine*”¹³⁶. Esta era uma situação semelhante à espanhola, até mesmo nas superstições, sendo “*pocos los arrieros, carreteros o cocheros que al ponerse en camino no se santigüen, murmuren alguna oración, pocos los que no lleven alguna reliquia o escapulario*”¹³⁷. A falta de intervenção do estado durante o absolutismo, o relevo difícil, a instabilidade política nos alvares do liberalismo e a penúria da fazenda impediram o desenvolvimento da rede viária espanhola. Apesar disto, Espanha estava mais bem servida de estradas que Portugal, mas continuava ainda muito longe da realidade francesa ou inglesa. Nestas nações, a situação era melhor, mas mesmo assim os custos de transporte terrestre antes dos caminhos-de-ferro eram muito elevados e, no interior, só as zonas servidas por rios podiam transportar a um preço mais baixo para o litoral¹³⁸.

Em Portugal em 1852 a única via de comunicação de alguma qualidade era a estrada entre Lisboa e Coimbra, mas mesmo assim era preferível tomar o barco que seguir por essa estrada. Quem quisesse ir ao Porto teria de esperar que o mar estivesse calmo e não podia ter muita pressa, pois a viagem demorava 20 horas. Por terra demorava-se quatro a cinco dias. Para outros pontos do país a situação era igual: a viagem de Lisboa a Elvas, Algarve ou Bragança durava dias. Subir o Douro desde o Porto ao Pinhão era jornada para durar vários dias. Dizia-se que era mais fácil chegar a Southampton do que a Trás-os-Montes, de tal modo que “*o maior terror que pôde inspirar-se a um funcionario qualquer, civil ou militar, é ameaçar-o com uma transferencia para Bragança. Supõe-se que Bragança é a Siberia*”¹³⁹.

As mercadorias circulavam num raio reduzido, excepto em zonas onde houvesse algum interesse imediato a explorar. Era mais viável o transporte fluvial ou de cabotagem do que o transporte terrestre até ao e no interior, mas mesmo aquele não era desprovido de dificuldades: os rios tinham um regime irregular, secavam durante o Verão e tornavam-se revoltos durante o Inverno, tinham a foz assoreada e estavam peçados de dificuldades à navegação. Mesmo assim, eram a principal via de comunicação entre litoral e interior e que permitiam um alargamento do mercado, atendendo à deficiência das estradas e à comodidade, rapidez, baixo custo e facilidade de deslocação de grandes cargas que proporcionavam. A região vinhateira duriense era servida pelo Douro; uma vasta área que se estendia até à Covilhã aproveitava-se do Mondego; o Tejo dava vazão a grande parte da

¹³⁵ Apud. GAIO, 1957: 26. Ver também ABRAGÃO, 1955-1960. ALEGRIA, 1990. BETTENCOURT, 1959. PEREIRA, 2010a. SOUSA 1941e.

¹³⁶ WOŁOWSKI, 1883: 1. Ver também PEREIRA, 2012a.

¹³⁷ Apud. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 35.

¹³⁸ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 2-11. GÓMEZ MENDOZA, 1982: 21-22 e 24-25. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 35-36. GÓMEZ MENDOZA, 1991: 104-108. HERTEN et al, 2001: 34.

¹³⁹ DCD, 23-2-1880: 542 (Pires Vilar). Ver também CALIXTO, 1965d. GAIO, 1957: 24. MACEDO, 2009: 188. MÓNICA, 1996. TEIXEIRA, 1956: 31. Ver mapa 30-40.

Estremadura e do Ribatejo, ao Alto Alentejo e à Beira Alta a sul da Guarda; pelo Sado, escoava-se muito do cereal alentejano. Infelizmente, 30 a 40% do território continental, incluindo áreas de considerável especialização agrícola (cereais alentejanos, batata transmontana, lãs da Beira Alta, Alentejo e Trás-os-Montes) nem sequer acesso a rios tinha, além de que só o Douro e o Tejo possibilitavam a ligação da raia com o litoral e de forma deficiente¹⁴⁰. Também neste ponto Portugal e Espanha tinham destinos comuns, mas já aqui a fronteira continuava a ser um enorme obstáculo¹⁴¹. Estritamente a nível interno, ainda na primeira metade do século procurou-se melhorar a navegabilidade fluvial e combiná-la com vias de comunicação terrestre: introduziu-se o barco a vapor no Tejo (1821), iniciou-se a construção do canal da Azambuja (1822), planeou-se a construção de outros canais de ligação entre Sado, Tejo e Guadiana e entre Douro e Vouga e fizeram-se obras em alguns leitos, mas os resultados não igualaram as precisões do país. A navegabilidade fluvial manteve-se limitada, sazonal, errática e insegura. Quando se inicia a regeneração, a preferência ia claramente para os caminhos-de-ferro, pelo que se manteve em abandono o transporte fluvial o que contribuiu para o declínio do tráfego. Os canais projectados nunca seriam construídos e a ideia seria abandonada. O transporte por via fluvial era mais barato que por caminho-de-ferro, no entanto este era mais fiável, rápido e não estava sujeito às condições climáticas sazonais¹⁴².

As infra-estruturas portuárias destinadas ao tráfego marítimo não se encontravam melhor, apesar de o mar ser a via preferida para o transporte de mercadorias e passageiros para outros países e mesmo entre cidades nacionais. Os principais portos e barras portugueses achavam-se em condições deficientes. A falta de investimento tinha levado ao assoreamento de algumas barras (situação agravada pelo aumento do calado dos navios) e a ausência de faróis dificultava a navegação ao longo da costa. No século XVIII e primeira metade do século XIX, muitos foram os projectos de melhoramento, mas poucas foram as obras realizadas e nem a introdução da carreira a vapor entre Lisboa e Porto alterou sobremaneira a situação. Na segunda metade do século, a navegação de cabotagem conheceria francas melhorias graças a obras nos portos e faróis, mas o advento do caminho-de-ferro apenas beneficiaria os portos que eram estações terminais das linhas-férreas (Porto, Lisboa e Setúbal). Nos restantes, o tráfego estabilizava ou diminuía¹⁴³.

De qualquer modo, eram as vias de comunicação terrestres que mais necessitavam de atenção. Já durante o regime absoluto se tinham aberto algumas estradas, mas estas ficaram muito aquém das necessidades. Os liberais, cónscios desta situação, que limitava a circulação de pessoas e bens e comprometia a actividade económica, procuraram alterar este estado de coisas. Em 1835, era criada

¹⁴⁰ ALEGRIA, 1990. GASPAS, 1970: 70. JUSTINO, 1988-1989: 189. SERRÃO, 1962: 269. SERRÃO et al., 1999-2000, vol. 6.

¹⁴¹ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 1-2, 15-16 e 18-19.

¹⁴² FOGEL, 1972: 204.

¹⁴³ ALEGRIA, 1990. PEREIRA, 2011h.

uma comissão de melhoramentos de comunicação interna para elaborar um plano geral de estradas, pontes, encanamentos, canais e portos, de acordo com os recursos disponíveis. No lote das propostas, constava um caminho-de-ferro entre Lisboa e Alenquer, apresentada por Bento Guilherme Hlinglofer, numa altura em que os caminhos-de-ferro eram muito elogiados pela imprensa nacional¹⁴⁴. Em finais da década de 1830 começam-se a gizar os fundamentos de uma política de estradas à escala nacional, integrada com a navegação fluvial e costeira. Mouzinho de Albuquerque e a inspecção-geral de obras públicas desempenharam um importante papel ao realizar os estudos preparatórios, malgrado o seu carácter limitado. De qualquer forma, aquilo que realmente foi feito ficou aquém do esperado por falta de dinheiro e excesso de instabilidade política.

Na década de 1840, com Costa Cabral, há um incremento na política de desenvolvimento das vias de transporte, surgindo uma sociedade promotora das comunicações internas do reino e uma sociedade promotora dos interesses materiais da nação para sugerir ao governo os meios de construir estradas. Tentou-se colocar o país na rota dos melhoramentos materiais, fazendo da construção de estradas macadamizadas (complementadas com os transportes fluviais e de cabotagem), quer por acção directa do estado, quer pela contratação de empresas construtoras (o modelo largamente preferido, por se entender mais simples e económico), uma das prioridades nacionais para acabar com o atraso económico de Portugal (leis de 26-6-1843 e 9-7-1849 e portaria de 27-10-1849). No entanto, os concessionários raramente tinham dinheiro para cumprir o contrato, sendo as concessões canceladas, abandonadas antes do começo dos trabalhos ou subcontratadas. Além disso, não existia mão-de-obra qualificada nem recursos técnicos suficientes, faltava o levantamento topográfico do terreno e as empresas promovidas por Cabral não passavam de projectos especuladores e de um modo de recompensar os seus apoiantes. O mais flagrante exemplo deste tipo de companhias foi a COPP que chamava a si o exclusivo dos empreendimentos respeitantes às comunicações internas (estradas, caminho-de-ferro, alfândega do Porto e barra do Douro). Apesar de constituída com um capital de 20 000 contos (segundo os estatutos), só 8 000 seriam emitidos e destes apenas 1 000 seriam disponibilizados para o investimento que seria pautado por uma enorme falta de rigor. A primeira queda de Costa Cabral arrastou consigo a companhia que não conseguiu realizar nada daquilo a que se tinha proposto¹⁴⁵. A construção sistemática de estradas teria de esperar pelo biénio 1849-1850 (a 22-7-1850 é aprovada a primeira lei sobre a moderna rede de estradas, que regulamentava e sistematizava a sua construção). A segunda queda de Costa Cabral colocou um entrave a este esforço, que contudo ainda produziu 200 km de rodovias até à regeneração e “*tornou dominan-*

¹⁴⁴ GUEDES, 1987. MATOS, 1980: 39.

¹⁴⁵ FINO, 1876: 18-19, 24-25 e 29-37. MACEDO, 2009: 126. MATA, 1999. PINHEIRO et al., 2011: 41.

te a corrente de opinião que defendia que o essencial era desenvolver os meios de comunicação e possibilitar o investimento de capitais”¹⁴⁶.

O fontismo retoma o esforço cabralista, no que à construção de estradas macadamizadas diz respeito, recorrendo para tal ao crédito, mas a falta de meios técnicos e humanos levava a que a construção decorresse a um baixo ritmo. À medida que iam sendo construídas, as estradas tornavam-se importantes vias de comunicação terrestre, uma vez que podiam chegar a pontos onde o caminho-de-ferro não chegava. A sua construção, contudo, foi mais ou menos simultânea à construção ferroviária. A partir de meados da década de 1860, e por pressão das companhias concessionárias do caminho-de-ferro, investiu-se mais em estradas que complementassem as vias-férreas já existentes, de modo que no final do século uma grande parte do país continuava sem cobertura rodoviária, apesar de se terem construído mais de 12 000 km de estradas de macadame¹⁴⁷.

2.3.4 | AS SOLUÇÕES DO PENSAMENTO ECONÓMICO NACIONAL

Já desde o século XVIII que a elite intelectual portuguesa e os estrangeiros que visitavam Portugal alvitavam sobre o modo de desenvolver o país, numa altura em que a *economia política* era cada vez mais vista como o braço direito da governação. Eram várias as questões debatidas: situação da agricultura e mito da decadência devida ao abandono da terra, situação da indústria e mito da dependência provocada pelo domínio inglês, dificuldades na área dos transportes, deficiente funcionamento da estrutura financeira do estado, questão aduaneira, enquadramento económico e político das colónias.... Em todo o caso, os horizontes teóricos dos *economistas* portugueses de fins do século XVIII e inícios do século XIX eram limitados, o que aliado ao fraco conhecimento estatístico do reino, fazia com que surgissem mais palpites que teorias¹⁴⁸.

Embora um ou outro autor ainda faça assentar a riqueza de um país na sua capacidade de gerar saldos comerciais positivos, a maioria dos alvitres apontava noutras direcções. Acúrcio das Neves apostava no desenvolvimento da educação, em melhoramentos técnicos e no afastar de barreiras ao progresso, enquanto que Silva Lisboa defendia a liberalização do comércio e o valor do trabalho. Porém, a sensibilidade às transformações técnicas ocorridas na Europa direccionava-se sobretudo para o transporte e para a agricultura, surgindo entre 1789 e 1815 nas *Memórias da Academia* uns trabalhos que afirmavam que a agricultura é a única e verdadeira riqueza. O desenvolvimento por

¹⁴⁶ PINHEIRO, 1983: 52.

¹⁴⁷ ALEGRIA, 1990. PINHEIRO, 1983: 53 e ss. VALÉRIO, 2001b: 361-363.

¹⁴⁸ CARDOSO, 2001: 33. MACEDO, 2009: 115-122. TORGAL & ROQUE, 1993.

que estava passando a indústria europeia parece ter passado ao lado destes homens, mas na análise a este sector apontava-se a falta de transportes como um dos vários entraves ao seu fomento¹⁴⁹.

D. Luís da Cunha (*Testamento Político*), Alexandre de Gusmão (*Cálculo sobre a perda de Dinheiro no Reino no Ano de 1748*), Severim de Faria, Domingos Vandelli, Luís Ferrari Mordau, José Diogo de Mascarenhas, Miguel Pereira Pinto Teixeira, José Joaquim Soares de Barros e José Correia da Serra (*Memórias Económicas da Academia das Ciências de Lisboa*), José Inácio da Costa (*Memória agronómica relativa ao concelho de Chaves*), Balbi (*Essai Statistique sur le Royaume du Portugal et d'Algarve*), M. Link (*Voyage en Portugal depuis 1797 jusqu'en 1799*), D. Rodrigo da Sousa Coutinho, Manuel Fernandes Tomás (*Relatório sobre o estado e administração do reino durante o tempo de Junta Provisional do Supremo Governo*), Acúrcio das Neves ou Castilho (*Revista Universal Lisbonense*) evidenciavam a fraca qualidade dos meios de transporte de Portugal e defendiam a realização de investimentos para os melhorar (abertura de estradas, encanamento de rios, desobstrução das barras dos rios, construção de faróis), como forma de desenvolver o país. Vandelli, Acúrcio das Neves e Manuel de Almeida iam tão longe a ponto de afirmar a primazia do transporte interno sobre o externo e que sem transportes de nada valia tentar a extrair a riqueza agrícola que se acreditava existir em Portugal¹⁵⁰. Para José Maria Grande, a agricultura nacional padecia de pouca difusão da instrução agrícola, carestia de capitais, falta de segurança, insuficiente legislação agrária, sistemas de cultura impróprios, desaproveitamento das águas, falta de prados, gados e estrumes, curto prazo dos arrendamentos, mas “a contribuição que a nossa agricultura paga às más estradas, é duas ou três vezes superior á que paga ao estado”¹⁵¹. No fundo, “a precariedade das vias e meios de comunicação é, com efeito, um dos problemas que encontra grande ressonância nos escritos da época”¹⁵² sobretudo entre os pensadores que conheciam os benefícios do comércio externo para todas as nações aduzidos por David Ricardo e Adam Smith. Num exemplo mais local, várias eram as questões que afectavam as diferentes localidades da Beira, mas a questão transversal a toda a província era a que se referia às deficiências de transporte e vias de comunicação¹⁵³. Numa toada mais leiga, em 1837 lia-se n’*O Panorama* que “os meios de fácil trânsito no interior de qualquer país são o elemento indispensável para a prosperidade do povo e para o progresso da indústria (...). Os carros movidos por vapor sobre caminhos de ferro porão algum dia os povos em contacto a bem dizer imediato, posto que habitem em distâncias uns dos outros que dantes, e ainda hoje, se chamam remotas, ficando deste modo sendo as estradas de ferro para os

¹⁴⁹ ALMODÔVAR & CARDOSO, 1998: 59-62. CASTRO, 1980. MACEDO, 1982: 217-229.

¹⁵⁰ ALEGRIA, 1990. CARDOSO, 1989: 59-60 e 77. CARDOSO, 1998: 85, 96 e 108. CASTRO, 1980. GASPAR, 1970:

154. LAINS & SILVA, 2005. QUARESMA, 1988: 37.

¹⁵¹ GRANDE, 1853: 7-8.

¹⁵² CARDOSO, 1998: 94-95.

¹⁵³ PEREIRA, 2002b: 43.

*objectos físicos o que a tipografia foi para o pensamento” de tal modo que “de futuro, a Europa, cortada em todas as direcções por semelhantes vias de comunicação, constituirá um só país, e os seus habitantes um único povo”*¹⁵⁴.

Após a revolução liberal, pouco mudou em termos de ideologia económica e a presença dos cânones clássicos saiu reforçada. Continuou-se a acreditar que o progresso devia assentar na agricultura, sua liberalização e modernização, de modo que o país pudesse trocar os produtos agrícolas por aquilo de que necessitava (Borges Carneiro, Soares Franco, Silveira Pinto). Tinha-se consciência de que Portugal era essencialmente um país agrícola e exportador de produtos primários. Oliveira Marreca chamava a atenção para a necessidade de apressar a divisão do trabalho e a concentração de capital de modo a animar o mercado interno¹⁵⁵, também se lamentando o incipiente grau de industrialização da economia nacional. Mas era a falta de transportes eficazes que mais tolhia o resgate do país, de acordo com as frequentes referências encontradas nas décadas de 1830 e 1840: *“three Napoleonic invasions, the independence of colonial Brazil in 1822 and the 1832-1834 civil war brought great disarray to businesses, making cultural and social elites conscious of Portugal’s late industrialisation in comparison to other countries, and the need for technical progress and transport facilities to catch up with Europe”*¹⁵⁶. Teoria semelhante era defendida em Espanha¹⁵⁷.

Quanto ao papel do estado nesta questão, a maioria era da opinião que este devia dar liberdade ao trabalho e à iniciativa privada e apenas tomar acções no sentido de favorecer e premiar os agentes económicos. Afirmava-o Manuel Joaquim Rebelo em 1795, afirmaram-no mais tarde Ferreira Borges, a ACP e Silvestre Pinheiro¹⁵⁸.

Durante a regeneração o pensamento económico não seguiria à risca os cânones clássicos, mas seria marcado por um progressivo ecletismo (baseado num pragmatismo, num senso comum e num circunstancial económico), que substitui ou complementa o pensamento clássico e os seus dogmas e que perdurará até à década de 30 do século XX, invadindo inclusivamente as esferas governamentais. Tudo dependia das circunstâncias e de casos práticos, pelo que os responsáveis directos pela condução das economias nacionais ostentavam uma muito maior autoridade do que qualquer teórico. Por outro lado, no parlamento, *“political economy appears as a discursive amalgam available to suit all tastes and placed at the service of all peoples”*¹⁵⁹. O próprio papel dos poderes públicos nesta questão foi encarado desta forma. A ortodoxia continuava a apostar no livre-câmbio e a apontar no sentido de o estado se abster de participar na economia, mas na segunda metade de oitocentos

¹⁵⁴ Apud. GAIO, 1957: 19-20; GCF, a. 58, n.º 1404 (16-6-1946): 356.

¹⁵⁵ ALMODÔVAR & CARDOSO, 1998: 64-65, 68-70 e 72. LAINS, 1986: 393. SÁ, 1964a. MACEDO, 2009: 123.

¹⁵⁶ MATA, 2008: 148.

¹⁵⁷ MORQUECHO Y PALMA, 1856.

¹⁵⁸ ALMODÔVAR & CARDOSO, 1998: 71-72. CARDOSO, 2001: 58-59. PEREIRA, 1981.

¹⁵⁹ BASTIEN & CARDOSO, 2009: 57. Ver também BASTIEN, 2001: 69. CARDOSO, 2001: 93. SÁ, 1964b. REIS & TORGAL, 1993: 414.

surgem opiniões algo contrárias. Em 1862, Fradesso da Silveira encara o desenvolvimento dos transportes internos como uma forma do proteccionismo que desejava para o país. Rodrigues de Freitas defendia que era o estado quem devia fazer obras públicas, no que era seguido por Oliveira Martins, para quem os instrumentos de uma sociedade deviam estar sob a tutela dos poderes públicos. Já para António de Serpa, o ideal era a liberdade pautal com a qual Portugal seria invadido de produtos industriais estrangeiros, mas veria aumentar a sua exportação de produtos agrícolas. Simultaneamente, o desenvolvimento das vias de comunicação favoreceria a agricultura e numa segunda fase a indústria. Mas dentro do próprio *partido* havia posições discordes: Lopes de Mendonça, por exemplo, defendia um regime mais proteccionista. Numa coisa estavam de acordo: a falta de vias de comunicação eram um enorme entrave ao desenvolvimento da agricultura¹⁶⁰.

*

Em suma, era crença generalizada que Portugal era um país rico mas mal explorado e que era possível competir com o resto da Europa, através do desenvolvimento da sua agricultura proporcionado pelos melhoramentos do sistema de transportes¹⁶¹. Tal ilusão não era exclusiva dos portugueses. Em Espanha lamentava-se que “*em quanto se sente um arido vasio no nosso mundo industrial, occultam-se debaixo dos nossos pés incognitos thesoiros*”¹⁶². Nesse sentido, os governos foram oscilando nas suas políticas conforme as circunstâncias, mas, à excepção dos governos reformistas de finais da década de 1860 todos estavam concordes em relação à aposta ferroviária, por muito que enquanto oposição protestassem contra as medidas dos adversários, como veremos a seguir.

¹⁶⁰ CARDOSO, 2001: 63-67 e 89-90. RIBEIRO, 1977.

¹⁶¹ QUARESMA, 1988.

¹⁶² MORQUECHO Y PALMA, 1856: 543.

3 | CAMINHOS-DE-FERRO E PARLAMENTO

*“Do que mais se cura é de ver, se a propósito do caminho de ferro nacional, se póde estabelecer uma especie de viação acelerada para o poder”*¹

3.1 | OS PRIMEIROS LIBERAIS E OS CABRALISTAS

A primeira metade do século XIX foi marcada por uma grande instabilidade política, com três constituições, vários golpes de estado e governos, maiorias efémeras, impossibilidade de acordo entre facções *partidárias* e dois conflitos internos. Não estavam assim reunidas as condições necessárias para se iniciar qualquer tipo de regeneração material do país pelo que se *“as principais reformas institucionais foram implementadas em meados da década de 1830, as obras públicas tiveram de esperar quase uma década pelas primeiras realizações práticas”*². Por outro lado, nos países mais desenvolvidos, onde os caminhos-de-ferro se poderiam assumir como um negócio mais lucrativo, ainda havia espaço para a sua construção, pelo que os técnicos e investidores desses países não iam perder o seu tempo e dinheiro com as nações periféricas³.

Daí que as raras reacções dos parlamentares portugueses aos caminhos-de-ferro se caracterizavam, nas décadas de 1830 e 1840, por um grande espanto e uma grande descrença em os ter em Portugal. Conhecia-se certamente a opinião de homens como Perdonnet, para quem em 1832 *“os caminhos de ferro, pelas especiais características que apresentam, constituirão um dos mais poderosos meios da civilização, e uma valiosa arma para a defesa de um País”*⁴. Sabia-se também que *“o mundo civilizado apresenta uma nova face [com] novos carros, que sobre caminhos de ferro rodão por si mesmos, sem auxilio de motor vivente!”*⁵. Contudo, essa nova face não parecia estar ao alcance de Portugal, *“porque o nosso Paiz não é próprio, (...) porque não temos meios (...), porque o estado do Paiz o não permite ainda”*⁶ e porque *“com essa história «dos caminhos-de-ferro» ia a Nação gastar montes de libras. E um país que possui o Tejo e o Douro não precisava de mais nada. Os rios. Muito mais seguro. E muito mais barato”*⁷. Entre os pares o discurso era bem mais sorumbático, tendo os caminhos-de-ferro como uma desnecessidade, já que a *“estrada que vai de Lisboa ao Porto (...) está deserta, ou de legoas a legoas apenas se encontra um solitario bagageiro”*⁸. Na

¹ DCD, 11-4-1859: 125 (Gomes de Castro).

² MATA & VALÉRIO, 1993: 142. Ver também BONIFÁCIO, 1992.

³ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 1-2.

⁴ Apud. ESTEVES, 1938: 115.

⁵ DCSD, 6-3-1827: 527 (projecto de lei de António Lobo de Barbosa Ferreira Teixeira Girão, Flório Rodrigues Pereira Ferraz e Francisco Joaquim Maia).

⁶ DCD, 13-11-1844: 103 (Agostinho Albano).

⁷ Apud ABRAGÃO, 1956b: 4.

⁸ DG, sessão da câmara dos pares de 4-5-1843: 764 (Tavares de Almeida).

melhor das hipóteses – e só quando a nação enriquecesse – um caminho-de-ferro pelo Douro, sugeriria em 1843 o suspeito visconde de Vilarinho de S. Romão, proprietário da região⁹.

Os comboios movidos a vapor eram assim “*algo longínquo, como uma utopia, como algo que existia no estrangeiro (...), mas que em Portugal só se realizava nas palavras proferidas na Câmara (...), de tal modo que, na maior parte das vezes, se recorria ao argumento do caminho-de-ferro como mero artefacto retórico [para] ilustrar o atraso do país ou a incompetência do governo em levar a cabo empreendimentos muito mais simples*”¹⁰. No entanto, nem por isso as vias-férreas deixavam de ser associadas a algo de positivo, a um símbolo daquilo a que Portugal devia aspirar: o progresso. Fora do parlamento, em alguns jornais, o optimismo era maior. Já vimos como *O Panorama* as comparava à tipografia e pelo mesmo diapasão afinaria mais tarde a *RE* (periódico da COPP, dirigido por Oliveira Marreca) que defendia que na Bélgica os caminhos-de-ferro haviam reduzido a despesa e o tempo de transporte, realizando poupanças na ordem das dezenas de contos. A isto aliavam-se todas as transformações que redundavam num aumento da matéria colectável e em progresso¹¹. Por esta altura, já várias linhas tinham sido abertas na Europa e os portugueses podiam apreciar as suas vantagens (mas também os seus custos) e ao mesmo tempo reconhecer que aqueles receios segundo os quais quem “*não viajasse à janela dos compartimentos morreria abafado e quem viajasse mais de meia hora ficaria em estado sonâmbulo*”¹² ou que “*las chispas arrojadas por sus vomitadoras máquinas prenderían fuego a los edificios y los campos, y que velocidades de 20 ó 30 millas por hora podrían resultar «funestas para los vehículos, la vía y la carga, así como para la vida humana»*”¹³ não tinham razão de ser. Todavia estes temores tinham afligido os países mais avançados uns anos antes. Em França, homens ilustres como François Arago não viam função prática dos caminhos-de-ferro e temiam os efeitos da passagem pelos túneis sobre a saúde dos viajantes¹⁴; as populações inglesas (a atendermos a alguma literatura ficcional deste país) mostravam também alguma apreensão em relação ao novo meio de transporte¹⁵. Em Portugal, não há registos de tais medos se terem manifestado entre as elites, apesar de a *RE* se esforçar por mostrar que os acidentes na ferrovia eram raros e resultavam da imprudência das pessoas e não dos comboios¹⁶. Havia sim, como vimos, alguma oposição em relação à ideia do caminho-de-ferro e à capacidade nacional em o obter, no entanto mesmo esse antagonismo foi desaparecendo com o tempo. Alexandre Herculano que em 1856 demonstrara a Lopes de Mendonça as suas preocupações face ao

⁹ DG, sessões da câmara dos pares de 28-3-1843, 6-5-1843 e 8-5-1843: 134, 777 e 785.

¹⁰ PEREIRA, 2008b: 69-70.

¹¹ *RE*, vol. 1, n.º 2 (20-2-1846): 17-19. COPP, 1851: 17. MACEDO, 2009: 131.

¹² Citado em TEIXEIRA, 1956: 26.

¹³ FOGEL, 1972: 18.

¹⁴ CARON, 1997-2005, vol. 1: 100-101 e 609-613. NAZARÉ, 1929. SETTAS, 1940: 29. TORRES, 1957: 7.

¹⁵ ALLENDE PORTILLO, 2009: 4.

¹⁶ *RE*, vol. 1, n.º 8 (3-4-1846): 113-115.

caminho-de-ferro¹⁷, confessava alguns anos depois que “já tive uma época em que pensava assim [contra a máquina a vapor e o caminho-de-ferro]. Faz isso a inexperiencia e a irreflexão dos vinte e seis annos. Não: a machina a vapor é um dom do ceo, um instrumento de progresso legitimo, uma fonte de commodos e gozos para o genero humano, como o foram o arado, o navio, a imprensa, para os homens que os viram nascer. A machina a vapor leva o agasalho, o conforto, a limpeza, a saude, ás choupanas do povo, onde, sem ella, só habitaria por seculos a miseria extrema, com todas as suas dores e agonias”¹⁸.

Fosse como fosse, só com a subida de Costa Cabral ao poder (que coincide com um momento em que os empreiteiros e engenheiros ingleses encontravam dificuldades em angariar novos contratos de construção no seu país e a *railway mania* se propaga à Europa continental) se consegue a estabilidade necessária (à custa de vários atropelos ao sistema representativo) para o aparecimento de várias propostas para a construção ferroviária¹⁹. No entanto, enquanto que em Espanha, entre 1830 e 1854, esse furor especulativo se transformou em 54 concessões, das quais apenas quatro se realizaram²⁰, em Portugal, Costa Cabral só concedeu uma (à COPP), fazendo passar o caminho-de-ferro do campo da retórica para o campo da realidade. As intervenções nas câmaras, sobretudo na dos deputados, multiplicam-se e tornam-se mais positivas, se bem que ainda persista o seu carácter esporádico. Fora do parlamento, pelo menos *O Industrial Portuense* parecia acompanhar as intenções do governo, defendendo em 1845 a construção de três caminhos-de-ferro: Lisboa a Espanha pelo Alentejo, Porto a Espanha pelo Douro e Porto Lisboa²¹.

O contrato com a COPP foi apresentado ao parlamento em 1-3-1845, sendo debatido um mês depois, juntamente com uma outra proposta governamental para organizar as finanças públicas. A discussão não foi muito aprofundada, dadas as limitações ao discurso impostas pelo regime cabralista, e terminou quatro dias após o seu início (5-4-1845). A oposição progressista, pela voz de José Maria Grande, criticou o projecto, embora frisasse não ser contra o desenvolvimento das comunicações nacionais, sem as quais “*nós não podemos ter nem riqueza, nem finanças, nem commercio, nem civilização*”²², mas sim contra a forma como esse esforço era feito, inaugurando um truque retórico muito usado durante a regeneração. As censuras assentavam na falta de concorrência e publicitação do concurso (que beneficiava a COPP e prejudicava outras colectividades não-cabralistas) e nas condições oferecidas (piores em relação a outras apresentadas por um grupo de

¹⁷ MÓNICA, 1996.

¹⁸ PATO, 1866.

¹⁹ DOUGHERTY, 2007: 1. VIEIRA, 1983: 78-88. Ver anexo 12 e mapa 30-01.

²⁰ GÓMEZ MENDOZA, 1982: 27-32.

²¹ JUSTINO, 1988-1989. PEREIRA, 2008a. PEREIRA, 2008b.

²² DCD, 3-4-1845: 7.

capitalistas encabeçado por Benjamin de Oliveira)²³, argumentos repetidos nos pares por Sá da Bandeira e pelo conde de Vila Real (este último chamando a atenção para a falta de estradas e de estudos no terreno). Os defensores do governo, Gomes de Castro e Ferrão, reiteravam a respeitabilidade dos homens que compunham a COPP, a necessidade de evitar a guerra económica entre companhias e a enorme oportunidade de aproximar Portugal do resto da Europa, que justificava a aceitação de cláusulas menos que adequadas²⁴. No final, o contrato foi aprovado e meses depois seriam aprovadas as bases de apoio a esta iniciativa ferroviária que se deveriam também aplicar a quaisquer outras que entretanto surgissem (decreto de 18-10-1845), o que parece invalidar uma das conclusões de Luís Santos, segundo a qual o poder político não estava interessado na introdução do caminho-de-ferro no país e que só usou o caminho-de-ferro de forma demagógica²⁵. Isto não impediu que o assunto fosse retomado na resposta à coroa de 1846. O duque de Palmela exigia a discussão da directriz, enquanto o conde de Lavradio sustentava que “*o Paiz, ao menos por ora, não os póde ter [aos caminhos-de-ferro] (...) pela falta de movimento, consequência da sua posição geographica*”²⁶, o que faria com que todo o investimento resvalasse dos ombros da empresa para as costas dos contribuintes. O governo estava obviamente mais optimista com a capacidade do caminho-de-ferro, com o seu potencial multiplicador de comércio e agricultura e com a profícua parceria que faria com o porto de Lisboa. Este optimismo era reforçado pelas propostas surgidas por esta altura, apesar de nenhuma delas ter sido apresentada ou mencionada no parlamento, facilitando a tarefa da companhia preferida por Costa Cabral.

Os eventos de instabilidade sociopolítica que se seguiram não permitiram a realização do projecto nem tampouco a continuação da própria vida parlamentar, que só foi retomada em 1848 novamente com os cabralistas no poder²⁷. Até à regeneração, e à excepção da renovação em vão do programa férreo de 1845, de um estudo de um caminho-de-ferro entre Lisboa e Sintra feito por iniciativa de Albino de Figueiredo (ambos em 1849), e de uma iniciativa frustrada de George Tate e de uma companhia inglesa para tentar obter do governo uma garantia de juro, nada se faria no que à instalação de vias-férreas em Portugal concernia²⁸. Porém, a questão fora semeada e estava em germinação, muito por culpa dos técnicos nacionais (António de Serpa, Andrade Corvo, Lobo de Ávila, Albino de Figueiredo, etc.), que na imprensa, por esta altura, arengavam em favor de uma políti-

²³ Para as condições deste e doutros contratos ou propostas (e respectivas alterações) e para os argumentos invocados no parlamento, contra e a favor, consultar anexos 18 e 23.

²⁴ Para os argumentos brandidos e para as datas das discussões, consultar os anexos 23 e 25.

²⁵ COLP, 1845: 753-754. SANTOS, 2011a: 83-84 e 88.

²⁶ DG, sessão da câmara dos pares de 3-2-1846: 158.

²⁷ SANTOS, 2011a: 86-87. Para a cronologia dos trabalhos parlamentares e a lista de governos até 1900 ver anexos 1 e 2.

²⁸ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]. AHM. Relação dos alumnos que o Lente da 3.^a Cadeira da Escola Politécnica pede para o acompanhar e auxiliar nos trabalhos respectivos a um projecto de caminho de ferro de Lisboa para Cintra, div. 3/1/8/39. BCP, a. 26, n.º 305 (11-1854): 14. MACEDO, 2009: 146. OLIVEIRA, 1914-1915. SOUSA 1913a.

ca estatal de obras públicas de índole tecnocrática e *apartidária/apolítica* e levada a cabo por uma administração *cientificada*²⁹. Apesar de não se ter concretizado, a iniciativa de Cabral fez ver que era possível Portugal dispor caminhos-de-ferro, de tal modo que Jerónimo José de Melo, antigo apoiante cabralino, criticaria um sistema de viação nacional proposto pelo governo assente unicamente em estradas, porque “*não vejo aqui nada de caminhos de ferro, hoje principal elemento de Viação em todos os Paizes civilizados; não vejo nada sobre Transportes acelerados*”³⁰. É certo que o orador era um opositor ao governo, mas a sua intervenção revela uma nova postura em relação aos caminhos-de-ferro, cuja ausência passou a ser usada contra o executivo cabralista. Poder-se-ia também pensar que esta fosse uma intervenção isolada, mas até 1-5-1851 vários foram os deputados que seguiram o criticismo do seu colega: o insuspeito Rebelo da Silva pedia mesmo a demissão do governo, enquanto que Lourenço José Moniz mostrava um novo entusiasmo, assumindo que “*é verdade que somos pequenos, mas a natureza não nos fez pobres (Apoiados); outros mais pequenos, e mais pobres que nós, possuem tudo isto que nos falta*”³¹, ao passo que o sempre polémico Cunha Sotomaior acreditava que “*o vapor, os carris de ferro, a telegrafia eléctrica, hão de mudar radicalmente a Legislação e a existência actual da sociedade*”³². Apesar de entre os pares, o furor não ser tão grande, pode-se afirmar que havia um consenso mais ou menos generalizado entre os deputados em relação à construção ferroviária, consenso que “*permitirá que a política de obras públicas do Fontismo tivesse sido acolhida com tanta esperança e tão pouca oposição*”³³.

É assim indubitável que é com o cabralismo que se entra no campo do fomento e que se entende que “*não basta que o espirito da mais sévera economia presida aos actos do Governo (...) não é menos essencialmente preciso que estes recursos procedam do mais pleno desenvolvimento das faculdades productivas*”³⁴, opinião de uma comissão composta por cartistas de várias formações académicas que viriam a manter um importante papel durante os primeiros anos da regeneração: Flórido Rodrigues Pereira Ferraz (futuro visconde de Castelões), Agostinho Albano, Simas, Ferrão, Félix Pereira de Magalhães e o barão de Chancelheiros, pai de uma geração de parlamentares e engenheiros. Ironicamente, seria o descurar da modernização da estrutura de transportes (aliado à flexão do duque de Saldanha para o centro, à ruptura entre os irmãos Cabral e à incapacidade do conde de Tomar em lidar com os escândalos que se formavam à sua volta), que catalisaria a queda do governo e o início da regeneração³⁵.

²⁹ MACEDO, 2009: 135-147.

³⁰ DCD, 24-2-1849: 310.

³¹ DCD, 9-3-1849: 108.

³² DCD, 24-3-1851: 272.

³³ JUSTINO, 1988-1989: 173.

³⁴ SANTOS, 1884, n.º 174: 1.

³⁵ PEREIRA, 2008b: 69-75.

3.2 | DA REGENERAÇÃO AO REFORMISMO: A APOSTA NAS OBRAS PÚBLICAS

A regeneração inaugurou um espírito conciliador entre as diversas facções políticas, sendo instituídas regras informais aceites por todos para a alternância política e partilha de poder, pois “*o progresso era a meta que todos pretendiam atingir*”³⁶. Noutros países, neste mesmo ano, eventos no estrangeiro concediam uma carga simbólica ao golpe português: em Dezembro, Luís Napoleão Bonaparte conquistava o poder através de um golpe militar e impunha um projecto de engenharia social coordenado na sombra por Chevalier; em Inglaterra era inaugurada uma grande exposição industrial por onde passariam 6 000 000 de pessoas; na vizinha Espanha era inaugurada a linha-férrea que servia Madrid³⁷.

Voltando a Portugal, alguém precisava de exercer o poder e essa tarefa coube à ala de centro-direita dos opositores do cabralismo, a quem se juntou a esquerda nas eleições de Novembro de 1851. Os cartistas foram forçados a demarcar-se das conotações cabralistas para sobreviver na arena política. Alguns aliaram-se ao novo governo, outros (Cunha Sotomaior, Correia Caldeira ou Rebelo da Silva) preferiram colocar-se na órbita de Ávila, tornando-se nos principais opositores ao governo. Entretanto, cedo se começaram a verificar cisões no grupo que apoiava o governo e este achou que havia demasiados progressistas avançados na câmara, pelo que solicitou a dissolução parlamentar à monarca e nas eleições de 1852 tratou de os afastar. Daqui resultou a fragmentação dos progressistas nas parcialidades que mais tarde dariam origem ao *partido* regenerador e ao *partido* histórico, onde se agruparam respectivamente o centro-direita (juntamente com alguns cartistas) e o centro-esquerda (incluindo cabralistas e miguelistas). Contudo, os principais adversários do governo continuavam a ser os avilistas, já que a oposição dos dissidentes históricos não era muito feroz³⁸.

3.2.1 | OS ENSAIOS FALHADOS DOS REGENERADORES

Foi neste cenário que os regeneradores procuraram dotar o país de caminhos-de-ferro, tendo assinado três contratos para a construção das vias entre Lisboa e Santarém (primeira secção da linha internacional), Lisboa e Sintra e Barreiro e Vendas Novas. Para fiscalizar os estudos e as obras foi constituído o ministério das obras públicas, que teve em Fontes o seu primeiro titular³⁹. O jovem militar teve assim a oportunidade de pôr em prática a “*cruzada civilisadora*” assente em barcos a vapor, caminhos-de-ferro e telégrafos, que elogiava em 1849 nas páginas inaugurais da *RM*⁴⁰.

³⁶ PINHEIRO, 1983: 53. Ver também BONIFÁCIO, 1992: 96-98. SERRÃO, 1986c.

³⁷ MACEDO, 2009: 148.

³⁸ SARDICA, 2001a: 127-148.

³⁹ BMOP, 1853, n.º 1: 3-19. Para a lista de ministros das obras públicas e também da fazenda consultar anexos 3 e 4.

⁴⁰ MELO, 1849.

Apesar de o governo ter decretado duas ligações internas, a linha internacional era a sua preferida, tendo o governo, em 1851 encetado contactos com Espanha para aferir a sua disponibilidade em continuar o caminho-de-ferro no seu território e levá-lo até França. Os responsáveis espanhóis anuíam, mas esperavam que Portugal tomasse a iniciativa⁴¹. A importância que se atribuiu a esta via⁴² fica também patente na falta de tacto político e de respeito parlamentar que sempre justificou. A 17-2-1852 era apresentada a proposta para a sua construção, sendo a discussão iniciada a 12-3-1852, mas adiada por requerimento de Leonel Tavares, o que não impediu a abertura de concurso (6-5-1852) e adjudicação provisória da linha a Hardy Hislop a 10-8-1852, contra os conselhos do representante português em Londres, conde de Lavradio⁴³, e em detrimento de outros homens mais competentes, como Morton Peto, que, porém, não respeitaram os preceitos do concurso e foram por isso descartados. Antes, Hislop tinha já constituído a CCP. Previamente à adjudicação definitiva, mas depois do concurso, foram feitas alterações ao contrato (fixação do capital sobre o qual assentava a garantia de juro, aumento do prazo da remição, diminuição do prazo da garantia de juro de 100 para 50 anos, sujeição dos capitalistas às leis portuguesas e obrigatoriedade de um terço e não um quarto do capital ser nacional), criticadas pela oposição, mas aprovadas pelo CGOPM por não violarem os princípios do concurso nem serem contrárias ao interesse público⁴⁴. Do lado da CCP verificava-se ainda alguma indisposição em relação à legislação sobre expropriações. O CGOPM mostrava-se renitente a alterações à lei, mas admite a realização de alguns retoques⁴⁵.

A 30-4-1853 o governo procura numa só proposta resolver toda a questão, pedindo autorização para construir a linha e alterar a lei das expropriações. A discussão iniciou-se a 6-5-1853 (terminando a 14-5-1853 nos deputados e 18-6-1853 nos pares), mas no dia seguinte eram inauguradas as obras (sendo inclusivamente convidados os parlamentares a assistir), e a 11-5-1853 era assinado o contrato. Apesar de a inauguração ter sido fictícia (a construção só se iniciou verdadeiramente em Setembro) e uma forma de acalmar o descontentamento em relação à falta de andamento do projecto, a atitude do governo não caiu bem entre os parlamentares. O governo invocaria a aprovação tácita do parlamento durante a discussão da resposta à coroa dessa legislatura para adiantar trabalho. O projecto passou mas os pares não deixaram de lançar um aviso ao governo, pois sete dos vogais das comissões de legislação e administração votaram com declarações⁴⁶. Três dias depois da assinatura do contrato, era apresentada a proposta que o aprovava, criava títulos de dívida para pagamento da empreitada e desviava dinheiro do fundo de amortização (teoricamente destinado à linha do norte)

⁴¹ CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 162-163.

⁴² BMOP, 1853, n.º 3: 3.

⁴³ AHD. Livro da embaixada de Londres, n.º 7, doc. 100: 505-506.

⁴⁴ BMOP, 1853, n.º 3: 51-56.

⁴⁵ AHMOP. COPM. Liv. 1 (1852-1853): 29-34.

⁴⁶ DG, sessão da câmara dos pares de 7-6-1853: 814.

para subscrição de um terço do capital da CCP. O diploma começou a ser discutido em 21-7-1853, depois de no orçamento se prever a entrega de 530 contos a empresa do caminho-de-ferro. Nos pares, as comissões reunidas de fazenda e administração pública admitiam a falta de tempo para apresentar uma análise circunstanciada da questão, mas aprovavam-na mesmo assim.

A linha do leste foi muito bem acolhida pelos pares quer nas repostas à coroa de 1852 e 1853 quer nas discussões dos diplomas. Os membros da câmara alta entusiasmavam-se com a possibilidade de se ligar o país à Europa e restituir ao porto de Lisboa o seu papel de empório central entre dois mundos, malgrado algumas vozes dissonantes dos opositores à esquerda e à direita do governo (conde da Taipa, Tavares de Almeida, viscondes de Fonte Arcada e Laborim, barão de Porto de Mós, Ferrão), entre as quais se encontrava a do regenerador Félix Pereira de Magalhães, que achavam os caminhos-de-ferro úteis desde que as despesas fossem comportáveis aos recursos do país⁴⁷.

Sem contrato, mas com proposta de lei (de 30-8-1852), fazia também parte dos objectivos do governo a linha de Lisboa ao Porto, a qual para José Estêvão era “*a maior medida que se podia tomar para imprimir nova vida a esta nação. Por qualquer aspecto que se olhe aquela obra, a sua importância é incalculável. Desde que dobrámos o cabo de Boa-Esperança, nunca practicámos feito de tamanha transcendência!*”⁴⁸. Isto sem querer “*hostilizar todas essas maravilhas, todos esses contos árabes, que por ahí se tem levantado sobre o caminho de ferro de Lisboa a Badajoz*”⁴⁹, que tinha o inconveniente de não passar por Aveiro, sua terra natal e feudo político.

Contudo, sem meios para o construir, o governo propõe a apropriação do fundo especial de amortização e dos seus rendimentos. Criado em 1846 para pagamento de dívidas do estado aos seus funcionários, ao Banco de Portugal e à COPP, tinha como créditos as receitas públicas de foros, rendimentos de bens nacionais e de conventos extintos e os juros da dívida fictícia. As despesas correspondiam à entrega das receitas ao banco e à junta do crédito público, instituições que o administravam. Foi extinto em 30-8-1852, mas o conflito com o Banco de Portugal (principal detentor do fundo) prolongar-se-ia até 18-8-1853, altura em que seria finalmente expropriado por lei desta data. Em retaliação, o banco enviou inflamadas proclamações contra o governo para os mercados financeiros estrangeiros que deviam financiar a política de melhoramentos materiais. Com esta atitude foi fácil tornar aquela instituição um inimigo dos caminhos-de-ferro e “*Fontes Pereira de Melo pôde assim ser apresentado como um homem de visão rodeado de passeístas retrógrados*”⁵⁰ e apoiado por técnicos (Silva Costa, Plácido Abreu, Vasconcelos e Sá) enquanto que do lado da oposição pontificavam ex-cabralistas (Ávila) e *dandies* exuberantes (Cunha Sotomaior). No entanto, aqueles rendimentos nunca seriam aplicados à linha do norte, mas sim às vias-férreas do sul e leste,

⁴⁷ DG, sessões da câmara dos pares de 3-2-1852, 5-2-1852 e de 19-1-1853 a 8-4-1853: 149-150, 167-170 e 86-524.

⁴⁸ Apud GUILLEMOIS, 1995: 67.

⁴⁹ DCD, 21-7-1852: 288.

⁵⁰ PINHEIRO, 1988b: 117.

a despesas gerais do estado e como garantia para a obtenção de um empréstimo para construção de estradas. Tudo indica que nesta altura o caminho-de-ferro do Porto a Lisboa só serviu para transportar o fundo de mãos privadas para as mãos do estado e para conquistar simpatias a norte⁵¹ (de facto, a lei das expropriações só seria aplicada à linha do leste quando a do norte já estavam também decretada), muito embora o governo tivesse incumbido os engenheiros Gromicho Couceiro, Sousa Brandão e Nunes de Aguiar do seu estudo⁵². Mais tarde, o estado ordenaria a construção da estrada entre Porto e Coimbra (forçado por uma proposta de lei assinado por dezenas de deputados, entre os quais alguns *amigos do governo*) e contrataria uma empresa de mala-posta para realizar o trajecto entre Coimbra e o Carregado⁵³.

A sul a transparência não era maior. Além de a questão da linha entre o Barreiro e Vendas Novas ter sido resolvida num tempo recorde (menos de quatro meses), no concurso verificou-se entre alguns dos candidatos um conluio para manter em alta a subvenção a receber. No parlamento, Cunha Sotomaior refere como soubera da patranha no teatro pela boca do próprio Fontes, que, indignado, não nega os factos apenas dizendo que o cidadão Fontes Pereira de Melo ia ao teatro, mas o ministro da fazenda limitava a sua vida ao ministério. Desta esquizofrenia resultava o andamento do projecto e a adjudicação da obra à CCFST, mas um atropelo da legalidade, que seria continuada por novo desfalque ao fundo de amortização para este caminho-de-ferro e por uma adição ao contrato sem aprovação parlamentar⁵⁴.

De qualquer modo, a empresa ferroviária avançava, apesar de o projecto de lei que deveria fixar o *systema geral de comunicações do Reino* não ter sido alvo de discussão, o que valia a Fontes trunfos políticos e admiração até de Espanha, pois “*el Portugal marcha hacia adelante, y hace cuantos esfuerzos le son posibles para el mejor y mas pronto desarrollo de sus obras públicas. Pleague á Dios que no nos quedemos atras*”⁵⁵. A oposição avilista, não se opondo à construção ferroviária, opunha-se ao método seguido pelo governo sobretudo ao nível financeiro e parlamentar e aproveitou ao máximo o facto de no negócio da linha de Santarém a escolha ter recaído sobre um desconhecido em detrimento de um perito, entendendo que “*nação que principia, não póde, nem deve principiar com principiantes*”⁵⁶, apesar de o principiante ter sido o único a obedecer às condições impostas no concurso. Porém, os contornos financeiros, parlamentares e processuais em que se desenvolvia a questão (pitorescamente descritos pela *GCF*⁵⁷) eram demasiado suspeitos, rapidamen-

⁵¹ MATA, 1993. PEREIRA, 2008b: 78. VALÉRIO & MATA, 1988.

⁵² AHMOP. COPM. Liv. 1 (1852-1853): 1-6. COLP, 1852: 628-630. DINIS, 1915-1919, vol. 1: 41.43. FINO, 1883-1903, vol. 1: 19-20.

⁵³ PEREIRA, 2008b.

⁵⁴ PEREIRA, 2008b: 86-91.

⁵⁵ ROP, t. 2, n.º 23 (1854): 281-282.

⁵⁶ DCD, 24-1-1854: 152 (Carlos Bento).

⁵⁷ GCF, a. 48, n.º 1173 (1-11-1936): 509.

te se tornando objectivo da oposição “*provar-vos com documentos, que o acto da maior rapina que se tem cometido em Portugal é esta adjudicação do caminho de ferro ao Sr. Hislop*”⁵⁸. Não é pois de admirar que a linha de Sintra, adjudicada a um homem experiente (Lucotte tinha no currículo a construção de estradas e pontes) e sem qualquer encargo para o estado, não tenha sido tão prolixamente discutida como as outras duas⁵⁹.

Mas à medida que a obra (não) avançava, a oposição avilista e histórica ganhava força com os sucessivos atrasos e a falta de solidez das obras, que culminaram numa paralisação dos trabalhos na linha do leste e sequente tomada de posse da empreitada pelo governo. Este, quando não enterrava a cabeça na areia (na resposta à coroa de 1856 nem sequer se mencionava o caminho-de-ferro ao contrário de anos anteriores quando a linha do leste sempre pontificara), enaltecia a obra efectivamente feita e num discurso dirigido a um monarca que se preocupava com a condição dos mais pobres justificava a continuação das obras por sua conta para “*não pôr de repente á mercê da caridade publica, á mendicidade, alguns milhares de indivíduos [os trabalhadores]*”⁶⁰.

O caminho-de-ferro tornava-se assim mais uma causa para a cisão definitiva entre históricos e regeneradores, após o falhanço dos contratos para as linhas de leste e Sintra, os constantes atrasos no caminho-de-ferro do sul e os subsequentes acordos financeiros de 1856 entre Fontes e o CM dos Pereire (que neste ano formariam em Espanha a *NORTE* na sequência da concessão do caminho-de-ferro de Madrid a Irún⁶¹) para dar novo alento à construção ferroviária (dos quais resultou a realização de estudos para as linhas de norte e leste a cargo do engenheiro Watier) e concluir fora da esfera judicial (que protelaria a política de melhoramentos materiais por muito tempo⁶²) o negócio com os empreiteiros ingleses. A contrapartida seria um aumento de impostos, até porque para Fontes os portugueses podiam e deviam pagar mais, mas para a oposição não, sobretudo “*quando a molestia das vinhas, a falta de trabalho nos campos, a carestia de generos alimenticios, as inundações, os terremotos, quando a peste a fome, quando todos os flagellos reunidos apresentam por toda a parte o quadro espantoso da desolação publica*”⁶³.

O aparecimento de um outro concorrente (Prost) levantou ainda mais embaraços ao governo, uma vez que aparentemente tornava o empréstimo acordado com os Pereire desnecessário⁶⁴. Durante a discussão do acordo com o CM entre Março e Maio de 1856, no parlamento e fora dele (com a recolha de assinaturas contra este projecto), o governo foi verdadeiramente cilindrado pela oposição

⁵⁸ DCD, 6-5-1855: 51 (Cunha Sotomaior).

⁵⁹ PEREIRA, 2008b: 91-92.

⁶⁰ DCD, 6-2-1856: 25. Ver também MÓNICA, 2005. PEREIRA, 2008b: 75-85.

⁶¹ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 67-70. TEDDE DE LORCA, 1978: 23-27.

⁶² PEREIRA, 2008b: 94.

⁶³ DCD, 10-5-1856: 139 (Caetano Garcês).

⁶⁴ PINHEIRO, 1986: 457-458. PINHEIRO, 2004: 4.

(a discussão ocupou 44 sessões com 151 intervenções de 26 deputados)⁶⁵. O objectivo da oposição tornava-se claro: a mudança do governo porque “os nossos ensaios de construção de caminhos de ferro têm sido muito infelizes, têm sido e hão de também continuar a ser muito caros a este paiz em quanto forem dirigidos os negocios pelo modo por que são tratados”⁶⁶. Os ânimos exaltaram-se ao ponto do regenerador Lobo de Ávila afirmar que “quando assevero sob a minha palavra de honra, que é verdade o que digo, não admito que ninguém duvide, e n’este caso a explicação que peço não é aqui”, recebendo um “Aceito” do histórico Chamiço⁶⁷.

O projecto de Fontes passaria na câmara baixa, mas nos pares as perspectivas eram negras. Já em 10-3-1856, o conde de Tomar apresentara um requerimento para que a CCP fosse tratada com o mesmo rigor que a COPP. A vingança servia-se fria, mas para Fontes “uma ostentação de rigor prejudicaria a causa do progresso material, e tornaria difficeis, quasi impossiveis, os caminhos de ferro por muitos annos em Portugal”⁶⁸, dada a protecção que os capitalistas ingleses gozavam por parte do mercado financeiro de Londres⁶⁹. Nas semanas seguintes até Maio surgiriam nos pares mais dois requerimentos semelhantes, motivando o terceiro uma ampla discussão (perto de 50 intervenções por pouco mais de uma dezena de pares)⁷⁰. Seria também nomeada uma comissão de inquérito (sem nenhum membro manifestamente favorável ao governo), que apesar de não ter chegado a nenhuma conclusão sólida, deu azo a novas discussões e novas censuras ao executivo⁷¹. O governo procurou alterar o equilíbrio parlamentar nos pares, pedindo ao rei uma *fornada*. Perante a régia recusa, o ministério caía. O projecto chegaria à câmara alta somente para ser rejeitado.

3.2.2 | A INOPERÂNCIA DOS HISTÓRICOS

Em substituição de Fontes, o rei chamaria o marquês de Loulé. Os avilistas rapidamente se prontificaram a apoiá-lo na ânsia de chegar ao poder, apoio aceite por Loulé na medida em que não dispunha de uma força disciplinada para formar uma maioria no parlamento⁷². De igual modo, os pares mostraram-se cooperantes na condição de o governo não cometer os erros do passado e “quando houver de escolher entre Mr. Hislop, e Mr. Petto, se escolha Mr. Petto, e não Mr. Hislop”⁷³. De Londres, o conde de Lavradio perdia a frieza diplomática e recordava vivamente a Loulé os erros passados com “o contracto, que ficará na Historia como um monumento de eterna vergo-

⁶⁵ Para a cronologia dos debates e das propostas apresentadas ao parlamento, ver anexos 22 e 25.

⁶⁶ DCD, 21-4-1856: 277 (Xavier da Silva)

⁶⁷ DCD, 8-4-1856: 122.

⁶⁸ DCD, 31-3-1856: 273.

⁶⁹ PEREIRA, 2012f. PINHEIRO, 1986: 404 e 445-446. SANTOS, 2011a: 128. VIEIRA, 1983: 181-196. VIEIRA, 1988: 733.

⁷⁰ DG, sessões da câmara dos pares de 10-3-1856, 26-3-1856 e 7-4-1856: 326-327, 388 e 482.

⁷¹ SANTOS, 1884, Parecer n.º 345.

⁷² SARDICA, 2005a: 326 e ss.

⁷³ DG, sessão da câmara dos pares de 7-6-1856: 821 (conde da Taipa).

*nha para quem o fez” e pedia-lhe que “não faça contracto algum com pessoas de cuja moralidade e intelligencia não esteja certo”*⁷⁴.

Loulé preferiu ensaiar uma retórica *apartidária*, afirmando pretender continuar a política anterior, mas por métodos diferentes, procurando cativar ambos os lados do parlamento e sobretudo um monarca como D. Pedro V, que “*havia viajado de comboio, havia percorrido vários condados de Inglaterra, pátria da máquina a vapor*”⁷⁵, mas que se desiludira com a “*muita precipitação, ou muitas illusões, ou um desejo inconsiderado de lançar poeira aos olhos*”⁷⁶ por parte dos regeneradores. No entanto, à excepção de Sá da Bandeira e do próprio Loulé, o governo era composto por figuras desprovidas de prestígio político, o que o fragilizou logo desde início. Tornou-se óbvio que o projecto *apartidário* de Loulé não era possível, pelo que nas eleições de 9-11-1856 o governo confia apenas nos históricos e nos avilistas para obter uma maioria na câmara. Porém, esta base de apoio estava longe de ser homogénea e o próprio governo era composto por setembristas, radicais de esquerda e independentes e, pior ainda, não contava com nenhum dos signatários do manifesto da comissão eleitoral histórica⁷⁷.

Cumprindo a promessa de continuar os melhoramentos materiais, o governo contraiu um empréstimo de 1 500 contos e entregou cerca de 450 contos à CCP para continuar os trabalhos na linha até Santarém. Em ambas as situações, o parlamento anuiu sem grande oposição (excepção feita ao sempre adverso visconde de Fonte Arcada que achava que o contrato já devia estar rescindido), destacando-se a mudança de posição dos avilistas que agora davam um voto de confiança (o mesmo que tinham rejeitado a Fontes) a este projecto e ao novo governo. Este mantinha a crença de que “*vias ferreas, e outras communicações que hão de cortar o paiz, resolverão as principais difficuldades, desenvolvendo-se, a par do desaparecimento destas, a nossa riqueza publica*”⁷⁸, apesar de alguns pares cabralistas e também esquerdistas (de novo o visconde de Fonte Arcada) lembrarem que a educação e sobretudo economias e fortalecimento do crédito eram também necessidades urgentes. Simultaneamente desvalorizava-se a obra dos regeneradores com um lacónico “*a camara avalia como lhe cumpre a abertura à circulação pública da primeira secção do caminho de ferro de Lisboa ao Carregado*”⁷⁹, perante os protestos de Fontes. A bem dizer, na inauguração havia mais a lamentar que a louvar.

Entretanto, a heterogeneidade do executivo tornava a governação cada vez mais difícil e Loulé pede a demissão a D. Pedro, que recusa e lhe concede em Março de 1857 poderes para reformular o

⁷⁴ AHD. Livro da embaixada de Londres, n.º 7, docs. 100 e 105: 505-506 e 520.

⁷⁵ LEITÃO, 1965: 96. Ver também MÓNICA, 2005.

⁷⁶ D. PEDRO V, 1903: 296-297.

⁷⁷ SARDICA, 2001a.

⁷⁸ DG, sessão da câmara dos pares de 19-5-1857: 676 (Carlos Bento).

⁷⁹ DCD, 2-1-1857: 4.

gabinete. Loulé abre as portas do ministério da fazenda a Ávila, o seu único apoiante com experiência para a função e que, dada a dependência das obras públicas face à fazenda, escolhe Carlos Bento para aquela pasta. Só a presença de Ferrer na justiça garantia o apoio da esquerda, mas quando este se demite é Ávila quem o substitui. Os avilistas tornaram-se assim os homens fortes do gabinete, tendo em conta a importância das pastas que ocupavam. Esta viragem à direita garantia ao governo o apoio dos pares, mas indispunha os históricos na câmara electiva⁸⁰.

É com este elenco renovado que o governo continua a sua política ferroviária que necessariamente tinha de se distanciar da dos regeneradores para continuar a justificar a mudança governamental. Daí a viragem do caminho-de-ferro a norte para uma linha interna, a escolha da subvenção quilométrica em vez da garantia de juro, a opção de não lançar impostos para angariar os empréstimos enquanto se não esgotassem as possibilidades de economias, uma maior importância dada às estradas de acesso às estações e – seguindo a recomendação do conde da Taipa – a escolha (sem concurso) de um homem com prestígio (Sir Morton Peto, “*cavalleiro em que todos punham as melhores esperanças como se fosse um Messias*”) em vez de um *aventureiro* (proposta de lei de 25-4-1857)⁸¹. Também a necessidade de se encetarem negociações com o governo espanhol (para o entroncamento na fronteira e para alteração da directriz da linha *em* Espanha, segundo alertava o engenheiro Nunes de Aguiar) e a suspeição de D. Pedro de que Espanha pretendia isolar Portugal foram factores tidos em conta pelo novo executivo para aquela escolha⁸². Alguns autores adiantam ainda que Inglaterra também influenciou a decisão, pois temia que a linha do leste pusesse em causa o lucrativo tráfego marítimo que mantinha com Lisboa e não tinha interesse em financiar a construção ferroviária em Portugal⁸³. Outros discordam, pois por um lado a via-férrea de leste traria ainda mais mercadorias a Lisboa para os ingleses transportarem; por outro lado, o interesse dos britânicos não se esgotava na construção de caminhos-de-ferro, estendendo-se à manutenção e fornecimento de combustível e material; finalmente, com uma ligação ferroviária a França, Portugal e Inglaterra ficavam a umas meras 48 horas de distância, contra as 95 gastas pelo vapor⁸⁴.

De qualquer modo, o governo não deixou de ter um olho sobre a linha internacional, incumbindo Nunes de Aguiar do estudo de uma directriz que, continuando a ferrovia de Santarém, fosse a mais curta ligação entre Lisboa e Madrid, guardadas as boas condições técnicas e económicas, e Conrado de Chelmicki do estudo de um caminho-de-ferro pela Beira⁸⁵. Mas já que a solução de leste exigia negociações com o governo vizinho e a linha pela Beira não estava tão estudada (Chel-

⁸⁰ SOUSA & MARQUES, 2004.

⁸¹ GOMES, 1907: 122. Ver também PEREIRA, 2008b: 103-104.

⁸² AGUIAR, 1859. PINHEIRO et al., 2011: 43.

⁸³ PINHEIRO, 1979: 267. TORRES, 1985: 14-15.

⁸⁴ DOUGHERTY, 2007: 3. VIEIRA, 1983: 196-204. VIEIRA, 1988: 729-731.

⁸⁵ AGUIAR, 1859. CHELMICKI, 1860).

micki acreditava que exigia poucas obras de arte quando na verdade foram necessários construir dezenas de pontes e túneis⁸⁶) como a linha do norte (para a qual havia os projectos de Watier e de Sousa Brandão, Couceiro e Aguiar), esta tornou-se a escolha mais racional.

No parlamento, Loulé esperava conciliar as suas bases de apoio, mas como não conseguisse, pede a D. Pedro em Março de 1858 a dissolução parlamentar. O rei aceita porque não queria Fontes de volta, mas a inoperância do governo na resolução da questão ferroviária desgastava a sua posição. O contrato Peto teimava em não sair do papel (mesmo com a nova lei de expropriações de 17-9-1857⁸⁷), o abandono da ligação férrea a Espanha não foi bem vista e os *pecados* do governo anterior eram novamente cometidos (desvio de verbas para despesas correntes, recurso aos impostos, obras não autorizadas), o que estimulava o criticismo regenerador⁸⁸. Nas eleições de 2-5-1858, os regeneradores aliam-se a cartistas e legitimistas ao passo que os avilistas se juntam definitivamente aos históricos. O elenco ministerial manteve-se, o que indisputa ainda mais os membros mais radicais dos históricos (a *unha preta*, que emerge nesta altura) contra os mais moderados (*unha branca*) e particularmente contra os avilistas. A juntar a esta contestação interna, outros casos foram dividindo o grupo histórico (as Irmãs de Caridade, o *Charles et Georges*, a questão dos cereais).

Com Peto, o governo mostrava uma enorme complacência e secretismo: os prazos para constituição da companhia expiravam e corriam boatos sobre negociações secretas para alterações ao contrato, mas da boca dos ministros quase nenhuma explicação saía, receando-se “*ver n’este negocio uma segunda edição do contrato Hislop, não obstante a tão apregoada respeitabilidade do cavalleiro com quem se contratou*”⁸⁹, não faltando obviamente as comparações com a CCP, que “*ainda não foi das piores, porque ao menos ainda vemos o caminho de ferro até Santarém, mas a do sr. Peto é uma tremenda peta*”⁹⁰. A oposição atacava (ventilava-se a rescisão contratual que decerto significaria o fim do governo) e a solução encontrada pelo governo para se defender quando não tinha argumentos nem sempre era a mais airosa: propunha-se a passagem à ordem do dia e a maioria faria calar as vozes dos oposicionistas⁹¹.

Por outro lado, o executivo demonstrava uma enorme incapacidade em gerir o negócio da linha do sul (a CCFST ameaçava parar a construção por falta de madeira) e em conseguir atrair interessados no seu prolongamento, enquanto que mais a norte a via até Santarém se encontrava em más condições e o contrato do caminho-de-ferro de Sintra não avançava mas também não era rescindido. A aliança forjada por Loulé entre históricos e avilistas com o apoio régio não era capaz de garantir

⁸⁶ SILVA & RIBEIRO, 2007-2009: 16, 19.

⁸⁷ COLP, 1857: 414-415.

⁸⁸ PEREIRA, 2008b: 103-105 e 111.

⁸⁹ DCD, 25-6-1858: 135 (Paulo Romeiro).

⁹⁰ DCD, 14-7-1858: 152 (D. Rodrigo de Meneses).

⁹¹ PEREIRA, 2008b: 114-116.

os tão desejados caminhos-de-ferro, ao passo que “*Fontes queria construir caminhos-de-ferro, não tratar de freirinhas e, felizmente para ele, podia fazê-lo, porque ao contrário de Loulé, não tinha, a seu lado, uma ala plebeia pronta a sair para a rua à menor oportunidade*”⁹².

Em Agosto de 1858 (depois de uma animada discussão durante dois dias proporcionada por uma interpelação de Afonso de Castro sobre a questão) Peto apresenta nova solução em muito piores condições que a original. Não só deixava a linha do norte truncada entre Tomar e Pombal, como a quedava por Gaia, fazendo “*uma completa alteração na nossa geographia, o Porto não é onde os nossos mapas geographicos indicam; o Porto é onde o mapa geographico do sr. Peto marca*”⁹³. A câmara ficou perplexa com esta proposta, sobretudo Lobo de Ávila que como membro do CGOPM de nada sabia. Em 20-10-1858, nova tentativa de alteração ao contrato é encetada, novamente a favor do concessionário e em prejuízo do estado.

Entrementes, surgiam outros interessados na construção ferroviária em Portugal. Em 7-10-1858 B. Parent, A. Gaussard, Pulyette e Vitali apresentam uma proposta pela qual se encarregavam da construção de caminhos-de-ferro, entregando-os depois à exploração estatal, partilhando os lucros. Era o modelo a que chamavam de *regie-enterprise*. O CGOPM não o aceitava, mas também não o rejeitava, pedindo esclarecimentos⁹⁴. Duas semanas depois o barão de Lagos propõe-se construir duas linhas até Espanha (pelo Minho e Alentejo) e assumir o compromisso de Peto. Em Janeiro de 1859, ainda antes da apresentação à câmara do novo acordo com o britânico, Parent volta à carga propondo a exploração das linhas-férreas de Lisboa ao Porto, a Badajoz e a Almeida, que seriam construídas pelo estado, dividindo-se o produto da exploração. A mera existência destas propostas já deixava o governo e Peto em cheque; a indecisão em relação a elas fragilizava-os ainda mais⁹⁵.

Parte da oposição exigia explicações; outra parte exigia a rescisão do contrato e a colocação da concessão em hasta pública. Em 21-2-1859 interpelação de Lobo de Ávila convidando Loulé a rescindir o contrato motiva novo e violento debate (durante três dias 14 deputados trocam argumentos entre si) e antecipa a rejeição pela maioria das comissões de fazenda e obras públicas das alterações de Peto, o que ocorreria em Abril, dias depois da queda do governo.

3.2.3 | OS REGENERADORES, SALAMANCA E VALENTINE

Em lugar de Loulé o rei convidaria o duque da Terceira, político conservador, para formar governo. Apesar da mudança governamental, o parecer rejeitando as alterações ao contrato Peto seria apresentado à discussão parlamentar. Os regeneradores não perderam a oportunidade para

⁹² MÓNICA, 2005: 165.

⁹³ DCD, 11-8-1858: 155 (José Estêvão).

⁹⁴ BMOP, 1864, n.º 1: 88-89.

⁹⁵ DG, 1859, n.º 61: 331-333.

denegrir o executivo anterior, no que foram apoiados por alguns históricos em oposição aos avilistas. Da rejeição do parecer resultou a recusa das alterações, a rescisão do contrato (após se conceder um prazo para Peto formar a companhia), a escolha da linha internacional em detrimento da linha interna e a opção pelo concurso em negócios futuros⁹⁶.

A nova equipa era um misto de regeneradores e cartistas, mas o programa político no que concernia ao fomento material não se alterava: as obras públicas eram para continuar, sem se cometer os erros do passado, restando saber em que direcção. No Alentejo os planos passavam pelo prolongamento da linha do sul até Évora e Beja, que a lei dos históricos não tinha conseguido adjudicar em concurso, aberto em 8-8-1859⁹⁷. Quanto à linha internacional, era preciso definir-lhe uma direcção, pelo que o governo por portaria de 9-4-1859 incumbiu Sousa Brandão de efectuar um reconhecimento sobre o terreno desde Coimbra até à fronteira pelo vale do Mondego e, no caso de este se revelar muito difícil, de estudar outras possibilidades designadamente pelo vale do Zêzere. Ao então capitão de engenharia era também ordenado o estudo em Espanha da possibilidade de prolongamento das linhas⁹⁸. Nesta altura a ligação pela Beira Alta era improvável, uma vez que em Espanha apenas o responsável pelos estudos da ligação de Salamanca a Portugal se mostrava cativado na linha. Da parte do governo espanhol não se notava nenhum interesse no projecto⁹⁹.

Quem também não estava contente com o desfecho do assunto era Peto que pressionava o governo exigindo uma indemnização pelas despesas realizadas, sem contudo apresentar quaisquer comprovativos. Afirmava que os investidores de Salamanca (que se perspectivava como o empresário seguinte do governo) eram seus parceiros e recusariam auxiliar o espanhol sem que antes ele visse as suas pretensões satisfeitas e chegou a insinuar que não seria de bom senso fazer oposição à indemnização quando o governo precisava de colocar títulos de dívida no mercado. Da parte do governo, António de Serpa briosamente reitera que o governo “*não recebe intimações nem cede a ameaças; ha de resolver o negocio de que se trata quando e como julgar conveniente, e depois de esclarecido pelas estações competentes*”, agradecendo “*as benevolas expressões que pessoalmente me são dirigidas nas suas cartas*” e desejando aos ingleses “*uma feliz viagem*”. De pouco valeu tamanha galhardia, pois o governo teve mesmo de indemnizar Peto antes de escolher Salamanca¹⁰⁰.

A desenvoltura do novo executivo pareceu agradar aos deputados (que tradicionalmente mostravam uma certa complacência para com os recém-empossados governos). Nos pares a atitude era semelhante e audível nas palavras do visconde de Castro para quem “[nós] *abrimos Parlamientos*,

⁹⁶ COLP, 1859: 104. PEREIRA, 2008b: 126-132.

⁹⁷ DG, sessão da câmara dos pares de 21-3-1859: 518 (António de Serpa). PEREIRA, 2008b: 135.

⁹⁸ COLP, 1859: 99. Ver mapas 30-17 e 30-20.

⁹⁹ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 533-535. BMOP, 1862, n.º 1: 43-45.

¹⁰⁰ SANTOS, 1884, Correspondencia Do Ministro das Obras Publicas com sir Samuel Morton Peto e seus agentes: 9. Ver também SANTOS, 1884, Exposição resumida a s. ex.^a o ministro das obras publicas: 3-4. PEREIRA, 2012f. PINHEIRO, 1986: 404, 420 e 445-446. VIEIRA, 1983: 196-204.

fechamos Parlamentos, sem adiantar um passo nesta cruzada da civilização”¹⁰¹. Mas o novo governo viu-se mesmo na necessidade de fechar e reabrir o parlamento para se lançar na *cruzada* com uma maioria no legislativo (mas sem o conhecimento técnico de Lobo de Ávila que se mudara para os históricos depois de perceber que nos regeneradores ficaria sempre na sombra de Fontes) e com o espanhol José de Salamanca e os ingleses representados por John Sutherland Valentine como escudeiros. O primeiro fora contratado provisoriamente a 14-9-1859 e de forma definitiva (com alterações em relação ao contrato provisório) por lei de 5-5-1860¹⁰² para construir as linhas de Lisboa a Badajoz e Porto após concurso aberto à sua medida (depois de tantas críticas à nomeação de Peto, o governo só podia recorrer ao concurso, se bem que feito para Salamanca ganhar, como reconhecia o próprio CGOPM¹⁰³). Os segundos (nomeados sem concurso) firmaram acordo com o governo a 3-1-1860 para a construção dos prolongamentos da linha do sul até Évora e Beja.

Na nova câmara, os oposicionistas criticavam a adjudicação directa aos ingleses, o simulacro de praça com Salamanca e alguns deles a própria linha do norte. Um grupo de deputados históricos liderado por Coelho de Amaral duvidava da viabilidade da via-férrea, apesar de anteriormente ter aprovado o contrato Peto, pois não acreditava que as suas receitas fossem suficientes para cobrir os seus encargos¹⁰⁴. Contudo a principal causa de contestação era a dissolução parlamentar, realizada para facilitar a aprovação dos contratos: tratando-se de questões tão polémicas e azadas a discussões nem o governo nem os concessionários queriam correr riscos com entraves parlamentares. Com maioria na câmara electiva (e com o beneplácito do CGOPM¹⁰⁵), os regeneradores estavam mais à vontade para fazer passar os acordos, dar início à construção sem sequer prever o pagamento dos trabalhos em caso de rejeição parlamentar e triunfar onde históricos e avilistas haviam falhado, caso em que de nada lhes valeria o conhecimento técnico de Lobo de Ávila ou financeiro de Ávila. Nos pares, a situação não parecia problemática, malgrado alguma preocupação com os aspectos militares do caminho-de-ferro de leste e com o facto de o concessionário ser castelhano, numa altura em que o iberismo voltava a ganhar força¹⁰⁶. Apesar de na comissão de guerra o governo contar com muitos apoiantes (conde de Sta. Maria, visconde da Granja, D. António José de Melo e o visconde de Castêlões), o prestígio militar de Sá da Bandeira (principal crítico às condições militares da linha) conseguia falar mais alto e fazer com que a linha passasse por Elvas (para gáudio dos elvenses¹⁰⁷) antes de entrar em Espanha, embora outras exigências não tivessem sido atendidas. Quanto ao acordo com os ingleses seria aprovado sem discussão.

¹⁰¹ DG, sessão da câmara dos pares de 26-3-1859: 564.

¹⁰² FINO, 1883-1903, vol. 1: 98-100.

¹⁰³ AHMOP. COPM. Liv. 8 (1859): 3v-9.

¹⁰⁴ DCD, 30-3-1860: 335-336.

¹⁰⁵ AHMOP. COPM. Liv. 8 (1859): 3v-9.

¹⁰⁶ MATOS, 2006. SOUSA & MARQUES, 2004: 487-488.

¹⁰⁷ GAMA, 1956-1957. PEREIRA, 2012i.

A morte do duque da Terceira em 26-4-1860 (que ainda chegou a ser usada para impugnar o contrato para o prolongamento da linha do sul cuja discussão se iniciara na véspera) marcou o fim da estabilidade deste executivo. Fontes achava-se no direito de lhe suceder na presidência do conselho, ficando furioso por D. Pedro o preterir em relação a Joaquim António de Aguiar. Ao mesmo tempo, José Estêvão afastava-se dos regeneradores em direcção à esquerda, desiludido que estava por não ter sido recompensado com uma pasta ministerial e pela possibilidade de a linha do norte não passar por Aveiro, levando consigo jovens regeneradores como Latino Coelho. O governo estava dividido e a sua base de apoio fragmentada pela conspiração movida por Fontes no sentido de afastar Aguiar e o substituir na chefia do governo. Numa votação, registou-se um empate e Aguiar demite-se¹⁰⁸. O rei escolhe novamente Loulé, que apenas teria de gerir a construção ferroviária deixada em velocidade de cruzeiro pelos regeneradores nas mãos de Salamanca e dos ingleses que entretanto haviam formado, respectivamente, a CRCFP e a SEPRC.

3.2.4 | PREPARANDO A FUSÃO

Com Loulé regressa Ávila para desânimo de alguns históricos. Na apresentação do novo governo, a questão da fazenda centrava as atenções, uma vez que a política ferroviária fora deixada bem encaminhada. Neste campo pouco mais se fez além de gerir a construção, ratificar o acordo final com Salamanca e a CRCFP (termo adicional de 20-12-1860), procurar uniformizar os projectos de caminhos-de-ferro e lidar com as reclamações dos deputados sobre abusos por parte do construtor, desacatos entre os operários ou a indecisão em relação à linha de Sintra (malgrado ou por causa do aparecimento de vários interessados)¹⁰⁹. À excepção de Vaz Preto e Ricardo Guimarães (que fizeram referência aos desacatos), todos os outros deputados que intervieram sobre estas questões eram naturais de zonas atravessadas pelo caminho-de-ferro ou por lá eleitos, o que foi mais importante na hora de orar do que a familiaridade política. Assim se compreende que históricos como Ferrer, Mazzioti ou Quaresma ou avilistas como Melo Gouveia não alinhassem cegamente com o governo e demonstrassem o seu descontentamento. Outros deputados que ficavam fora desta zona de acção também sugeriam ao governo estradas e outros caminhos-de-ferro, além de fazerem ver a necessidade de um plano geral de viação. Nisto, predominavam os não-alinhados (José Ponte e Horta, D. Rodrigo de Meneses, Sepúlveda Teixeira, Fortunato de Melo), mas também históricos como Cláudio José Nunes ou Luciano de Castro¹¹⁰. A sul tudo parecia resolvido até à pretensa ameaça de Salamanca de comprar a linha do Barreiro a Vendas Novas.

¹⁰⁸ SOUSA & MARQUES, 2004.

¹⁰⁹ COLP, 1860: 495 e 866-868.

¹¹⁰ DL, várias sessões da câmara dos deputados de Julho de 1861 e Janeiro de 1862.

A maioria regeneradora condescendia com o governo, cuja principal preocupação era a *unha preta* que estava cada vez mais descontente com a presença dos conservadores Ávila e Carlos Bento nas cadeiras ministeriais. As eleições de 22-4-1861 e uma *fornada* de pares em Maio seguinte não só deram a maioria parlamentar aos históricos conservadores como reduziram a vozearia dos radicais. Não repugnava a nenhum dos *partidos* alistar nas suas fileiras figuras contrárias, desde que isso significasse marginalizar as que persistiam no radicalismo¹¹¹.

É neste quadro político que o governo resolve em Agosto de 1861, sem consultar as cortes, comprar a linha do Barreiro a Vendas Novas, alegadamente para evitar que Salamanca a tomasse¹¹². A ilegalidade, obviamente, é atacada pelos regeneradores e outros independentes em ambas as câmaras, mas as maiorias governamentais acabam por abafar a discussão, que ainda animou o quotidiano parlamentar durante seis dias.

Em Setembro, D. Pedro V empreende uma viagem até ao Alentejo, na sequência da qual acaba por falecer, sucedendo-lhe o seu irmão Luís, um rei bem mais dotado para os encantos do espírito do que para as complexas realidades da vida política, menos interventivo e que, satisfeito com as prerrogativas do poder moderador, se enquadrava melhor no sistema constitucional. A suspeita que D. Pedro pudesse afinal ter sido envenenado por Loulé (candidato ao trono), por Salamanca ou por Ávila lançou a capital em violentos motins em Dezembro. Apesar de o governo ter sido ilibado politicamente na câmara baixa, a sua imagem não saiu incólume dos pares, o que aliado a um recrudescimento da contestação da *unha preta* levou à esquerdização do executivo e ao saneamento de Ávila e Carlos Bento (21-2-1862), comprando Loulé uma guerra com os avilistas e com a *unha branca* ao mesmo tempo que vendia o caminho-de-ferro do sul à SEPRC. No parlamento os debates tornavam-se violentos, mas fora das câmaras as obras dos caminhos-de-ferro de norte e leste continuavam a bom ritmo, em virtude da vivacidade de José de Salamanca¹¹³.

A 27-5-1862 o governo propunha às cortes a venda da linha do sul à SEPRC, à qual se concediam ainda os prolongamentos de Évora para Estremoz e de Beja para o Guadiana e o direito de opção sobre outras extensões da linha até Espanha e até Cacilhas. A possibilidade de entrada de dinheiro fresco nos depauperados cofres públicos era um argumento de peso para o novo ministro da fazenda Lobo de Ávila, mas não convencia o recém-apeado do poder Carlos Bento que votaria contra o contrato. A passagem do diploma pelos pares teve de esperar pela sessão seguinte e não lhe seria favorável nem mesmo após a *fornada* de Dezembro de 1862 e a aproximação do governo às posições regeneradoras, acentuada desde a morte de José Estêvão que fragilizou a esquerda e a *unha preta*. Perante os óbices levantados pelas comissões de obras públicas e fazenda, o duque de Loulé

¹¹¹ RAVARA, 1976.

¹¹² DL, sessão da câmara dos deputados de 16-8-1861: 2301. PINHEIRO, 1979: 276.

¹¹³ ABRAGÃO, 1956 a. SERRÃO, 1986c. SILVEIRA & FERNANDES, 2005. SOUSA & MARQUES, 2004.

tentou fazer aprovar entre os pares alterações ao contrato aceites pelos empresários, ou seja procurou ratificar algo que não tinha sido avaliado pelos deputados nem tinha sido alvo de parecer parlamentar. Além disso nos pares orava ainda o capitalista Eugénio de Almeida, cujos interesses económicos não eram satisfeitos pela proposta. O contrato era reprovado¹¹⁴.

Na discussão da resposta à coroa de inícios de 1863 a aproximação entre históricos e regeneradores tornava-se evidente. Lobo de Ávila louvava os adversários por terem colocado Portugal na senda dos melhoramentos materiais cujo efeito sobre o estado da fazenda era notório¹¹⁵. Na mesma ocasião, mas um ano volvido, Mendes Leal, então ministro da marinha, defendia que “*o que está feito é do paiz. Quem o fez cumpriu o dever. Cada qual fez o que pôde: não disputemos o quinhão de cada um. Se n’isso ha honra, seja para todos. Das palmas d’esses melhoramentos não vos negámos o que vos pertence: esta é a justiça (...). Melhor é pois, melhor e mais justo felicitar-mos do que degladiarmo-nos* (apoiados).”¹¹⁶. Fontes não se fazia rogado e reconhecia que a *civilização* caminhava entre os portugueses, apesar de apontar um crescimento do défice¹¹⁷. Estabelecia-se uma relação simbiótica: aos regeneradores, pais dos caminhos-de-ferro em operação, não competia negar as suas virtudes, mas sim justificar e legitimar as suas opções passadas. Aos históricos, naturalmente, competia defender a sua própria política de gestão ferroviária. Fora deste consenso ficavam alguns não-alinhados e os avilistas. Além de terem sido apeados do poder, não tinham no seu currículo contratos bem sucedidos, pelo que defendiam outras formas de aumentar a matéria colectável além dos caminhos-de-ferro (embora não as concretizem) ou criticavam o aumento do défice. Aquele consenso culminou na divulgação de um projecto de aliança entre os dois *partidos*, que se viria a concretizar mais tarde, apesar da oposição dos sectores mais avançados dos históricos¹¹⁸.

Foi neste contexto de pacificação que em 1863, com o próprio Loulé nas obras públicas, surgiram várias medidas sobre o sector: a proposta de lei sobre estradas municipais (em Fevereiro, aprovada em Abril de 1864, complementando a lei de 15-7-1862), o empréstimo para a construção e conservação de estradas (aprovada em Junho), a lei para a fixação do imposto de trânsito (rapidamente discutida e aprovada em Junho em ambas as câmaras e publicada em 14-7-1863, malgrado a contestação da CRCFP¹¹⁹) e a adjudicação da linha de Sintra a Debrousse (em Junho, mas não discutida). O ponto alto, porém, foi a inauguração da linha do leste, se bem que não sem reclamações por parte dos deputados oposicionistas, com destaque para José de Moraes, contra a violação de algumas condições técnicas estabelecidas contratualmente (sobretudo a questão da segunda via, a

¹¹⁴ DL, sessão da câmara dos pares de 13-3-1863: 1009. PEREIRA, 2011j. SARDICA, 2005b.

¹¹⁵ DL, sessão da câmara dos deputados de 4-2-1863: 329-334.

¹¹⁶ DL, sessão da câmara dos deputados de 4-2-1864: 356-361.

¹¹⁷ DL, sessão da câmara dos deputados de 23-1-1863: 224-229.

¹¹⁸ SOUSA & MARQUES, 2004. SERRÃO, 1986c.

¹¹⁹ COLP, 1863: 321. DINIS, 1915-1919, vol. 3: 298-300.

colocação de estações e a baixa velocidade atingida)¹²⁰. Em 1864, já com João Crisóstomo no lugar de Loulé, manteve-se o espírito reformista com a promulgação da lei de 6-6-1864 sobre estradas municipais, a organização do corpo de engenharia civil¹²¹ e a apresentação de uma proposta de lei para a regulamentação da polícia e conservação de estradas, caminhos-de-ferro, portos e canais, que se transformaria em lei de 25-6-1864 e em decreto de 31-12-1864. Este último diploma é um marco importante para a evolução dos caminhos-de-ferro em Portugal ao impor claramente os direitos e deveres do estado e as regras relativas à construção e exploração de vias-férreas. Entre muitas outras coisas tentava impor com força de lei regras que evitassem os problemas verificados anteriormente: estabelecia que todos os caminhos-de-ferro eram de domínio público, que as empresas eram obrigadas a cumprir todas as cláusulas dos seus contratos e a zelar pela segurança da construção e exploração (cuja moldura legal seria determinada pelo estado), que não podiam abrir secções férreas sem autorização governamental e se sujeitavam para todos os efeitos às leis portuguesas. Mais importante, ficava desde logo fixado que nenhum caminho-de-ferro poderia ser construído e explorado sem que lei o autorizasse, à excepção de ramais das linhas contratadas e de linhas com menos de 20 km que se ligassem a alguma mina, porto ou caminho-de-ferro¹²². Estas reformas foram acompanhadas pela abertura da linha do norte até Gaia, pela construção de algumas estradas de acesso às estações e pela aprovação da proposta de lei para venda e alargamento da bitola da ferrovia do Barreiro a Vendas Novas, com regeneradores como António de Serpa ou Plácido de Abreu ao lado de João Crisóstomo. Até Ávila se mostrava favorável ao negócio, ufanando-se de ser o seu iniciador com a compra da linha à CCFST¹²³.

3.2.5 | NOVAS LINHAS NA FORJA

Em 1864, 13 anos após o início da regeneração, Portugal dispunha apenas de 700 km de caminhos-de-ferro abertos ao público. Para Perdonnet esta situação justificava-se pelo facto de que em Portugal “*on ne cite que M. Fuentès parmi les hommes politiques qui se sont occupés de la construction des chemins de fer*”¹²⁴. No entanto, o governo e o parlamento pareciam determinados em alterar a situação e a opinião de Perdonnet. Aproveitando o bom humor governamental e a conclusão a breve trecho das obras nas linhas do norte e leste, um grupo de deputados liderado por Tomás Ribeiro e outro liderado por Júlio do Carvalhal Sousa Teles tentam colocar a linha da Beira Alta e a

¹²⁰ DL, sessões da câmara dos deputados de 30-1-1864, 15-2-1864, 22-3-1864 e 16-4-1864: 288, 430, 873 e 1180-1184.

¹²¹ COLP, 1864: 223-226. 773-786. FINO, 1876: 153-159.

¹²² COLP, 1864: 319 e 1032-1038.

¹²³ DL, sessão da câmara dos deputados de 7-5-1864: 1456-1459; sessão da câmara dos pares de 17-5-1864: 2026.

¹²⁴ PERDONNET, 1865: 63. Ver também Valério 2001b: 372.

linha do Douro (com ligação a Mirandela) na ordem do dia¹²⁵. No entanto seria a linha do Minho a ser discutida, em sequência de um projecto de lei (que acaba por incluir também as linhas do Douro e da Beira) da iniciativa de Sá Nogueira (9-5-1864), se bem que este diploma tenha actuado mais como refrigério à contestação dos deputados oriundos do Minho (e por arrastamento dos beirões e dos durienses que pedem e conseguem que para os *seus* caminhos-de-ferro também se pudesse oferecer subvenção quilométrica em vez de garantia de juro¹²⁶) do que como base para uma real construção, pois: não fixava o capital sobre que recaía a garantia de juro; durante a discussão propuseram-se substanciais alterações ao projecto que o ministro das obras públicas aceita sem pestanejar; no final do debate o governo fica autorizado a construir três caminhos-de-ferro sem sequer ter sido ouvida a comissão de fazenda; e apesar de a aprovação ter ocorrido mais de um mês antes do encerramento dos trabalhos o projecto nunca seria levado aos pares. Mas, na verdade, aquelas linhas tornar-se-iam objectivos a médio prazo do governo que as manda estudar por Sousa Brandão (portarias de 30-8-1864 e 21-10-1864)¹²⁷.

Ainda neste ano o governo toma a iniciativa de chegar a um acordo com Espanha tendo em vista os enlaçamentos férreos na fronteira. Por portaria de 5-9-1864 Sousa Brandão e Mouzinho de Albuquerque são incumbidos da tarefa e de chegar a acordo com os seus colegas espanhóis Eusébio Page e Gómez Roldán. Era-lhes pedido que forçassem a convenção de acordo com as linhas pretendidas por Portugal: pela Andaluzia desde Beja; do Porto à Galiza e à fronteira leste pelo Douro; pela Beira Alta em direcção a Almeida; e pelo vale do Tejo até Plasencia ou Cáceres. Em 1-11-1864 aqueles engenheiros apresentam o seu trabalho, sobre o qual recai consulta do CGOP de 31-8-1865. Os relatórios propõem e aprovam cinco ligações internacionais (além de Badajoz, por Tui, Salamanca, Plasencia ou Cáceres e Andaluzia) e um plano para a rede interna¹²⁸.

3.2.6 | PREÂMBULO À FUSÃO E ÀS ECONOMIAS REFORMISTAS

As eleições de 11-9-1864 deram nova maioria ao governo, mas a clivagem entre a *unha branca* e *unha preta* tomara dimensões insustentáveis. Loulé consegue autorização do rei para substituir Lobo de Ávila por Matias de Carvalho na fazenda, mas a remodelação não agradaria a ninguém e em 17-4-1865 o governo não resiste mais às dissensões internas e cai. O *partido* histórico encontrava-se em crise, pelo que uma corrente de opinião defendia uma aliança com os regeneradores, mas não seria isso que aconteceria no imediato.

¹²⁵ DL, sessões da câmara dos deputados de 12-4-1864 e 19-4-1864: 1118 e 1207.

¹²⁶ DL, sessão da câmara dos deputados de 10-5-1864: 1484.

¹²⁷ BMOP, 1864, n.º 11: 589. COLP, 1864: 602-603. PEREIRA, 2011a.

¹²⁸ Ver anexo 16.

D. Luís chama o marquês de Sá da Bandeira ao poder a quem se associa Ávila. Aquele tentava firmar alianças com a *unha preta*, este com os regeneradores, mas em vão. Fontes nega apoio ao governo na sua apresentação, ao passo que Martens Ferrão apela para uma aliança com os históricos a bem da continuação dos melhoramentos materiais (condição invocada por outros deputados para declararem o seu apoio ao novo executivo), os quais estavam ameaçados, pois Sá da Bandeira e Ávila apenas se pareciam preocupar com o complemento dos meios de comunicação existentes, perspectivando-se economias sem escrúpulo¹²⁹. Na oposição, formar-se-ia uma coligação anti-governamental entre históricos da *unha branca* e regeneradores (a Fusão), que seria chamada a formar governo (4-9-1865) após uma votação desfavorável a Sá da Bandeira ter forçado a sua demissão. No fundo, oficializava-se a aliança entre as duas forças políticas pelo menos ao nível da política de melhoramentos materiais.

3.2.7 | A FUSÃO: DA CONFIRMAÇÃO À RENEGACÃO DO FONTISMO

O ministério fusionista era maioritariamente regenerador, congregava várias figuras de prestígio na política nacional e retomava a crença no progresso e nas realizações materiais a par das necessárias economias, se bem que – num claro recado aos antecessores – “*quando digo economia não digo mesquinhez (...) nem digo tão pouco a falta de satisfação dos encargos que são produtivos pela sua própria natureza, que servem para acrescentar os melhoramentos publicos e promover a felicidade do paiz (...) de maneira que nem deixemos de fazer despesas uteis, necessarias, indispensaveis, pelo receio dos encargos que d’ahi possam provir, nem dos deixemos apoderar da febre immoderada de querer fazer todas as reformas e melhoramentos publicos ao mesmo tempo, de sorte que resultem embaraços para a fazenda publica*”¹³⁰. Contra esta coligação estava a *unha preta* dos históricos, criadora do *partido* reformista¹³¹. Expectantes estavam os deputados que defendiam linhas para as suas províncias, enquanto que nos pares eram invocadas economias e a necessidade de não aumentar os encargos públicos.

Fontes pretendia continuar a empreender a construção de vias de comunicação, ridicularizando os que pensavam que o défice se resolvia apenas com a redução das despesas. No entanto, a emissão de mais títulos de dívida era uma hipótese pouco recomendável, pelo que a novação do contrato com a SEPRC em 14-10-1865 foi uma oportunidade a não perder, não só porque adiava os encargos com a linha para a data da sua abertura, como ainda concedia ao estado um crédito de 3 000 contos. Em contrapartida o governo substituiu a subvenção quilométrica que devia à SEPRC por uma

¹²⁹ DL, sessão da câmara dos deputados de 24-4-1865, 28-4-1865 e 30-7-1865: 1066-1069, 1113-1114 e 1741.

¹³⁰ DL, sessão da câmara dos deputados de 5-9-1865: 2049 (Fontes).

¹³¹ SOUSA & MARQUES, 2004.

garantia do produto bruto de 3,6 contos/km. Era um acordo lesivo para o estado: os 3,6 contos eram um valor muito elevado (neste ano o rendimento bruto das linhas de norte e leste era de 1,055 contos¹³²), cuja entrega se mantinha em caso de remição e independentemente do rendimento da linha; na eventualidade do não-cumprimento de prazos, a garantia também se mantinha, se bem que descesse para os 3 contos/km; e se o rendimento eventualmente ultrapassasse os 3,6 contos, o estado só tinha direito a receber 20% do excesso. As únicas vantagens seriam a percepção de uma verba substancial e a garantia de que as obras continuavam. Comparando contratos, Fontes conclui que se a linha rendesse 1,967 contos/km, os acordos em termos financeiros equivaliam-se, sendo este melhor no caso de o rendimento bruto ser superior e pior no caso oposto. Para Fontes, aquele valor era perfeitamente acessível em comparação com algumas linhas europeias e tendo em conta que a linha do sul já rendia 1 conto/km. O seu optimismo baseava-se em quatro factores: o Alentejo era o celeiro de Portugal, o litoral do Algarve tinha uma alta densidade populacional, o caminho-de-ferro desenvolveria a indústria mineira e o comércio do oriente viria todo a Lisboa assim que a linha chegasse a Sevilha e se abrisse o canal do Suez. Naturalmente, os seus opositores, que desprezavam toda e qualquer novação de contrato, não se sentiam tão optimistas e achavam que os seus cálculos pecavam por excesso. Desde logo porque “*se não póde determinar cousa alguma em relação ao rendimento dos caminhos de ferro*”¹³³, além de que para determinar em quanto importava a garantia tinha de se saber ao certo o custo da construção e as despesas previstas. Mas para a própria fixação do custo era preciso um estudo minucioso. Pedro Roberto Dias da Silva por esta ocasião só conseguia firmar o custo da linha já construída (32,5 contos) e apenas somando os valores dados pelo governo (a título de subvenção e indemnização, 16 e 1,5 contos/km) e pela companhia (15)¹³⁴.

De qualquer modo, Fontes tinha as câmaras na mão e podia aprovar o que quisesse. A oposição já contava nesta altura com engenheiros distintos (como o já citado Sousa Brandão ou Lourenço de Carvalho que apesar de regenerador era contrário ao projecto¹³⁵), mas Fontes fez prevalecer o aspecto financeiro do debate (razão pela qual não ouviu o CGOP), afastando a autoridade dos engenheiros. Além disso, contava com o apoio de um dos Braamcamp (não Anselmo, mas Augusto), que reconhecia que o contrato era mau, mas o único possível e de Canto e Castro, ex-director da linha entre o Barreiro e Vendas Novas, que embora não acreditasse na obtenção de 1,967 contos/km, elogiava a percepção dos 3 000 contos de réis¹³⁶.

Continuando a política de favorecer a construção ferroviária através de novos benefícios às concessionárias, o governo acordou a 27-11-1865 com a CRCFP (que se aproveitava do precedente

¹³² Ver anexo 21 sempre que se referir aos rendimentos das linhas.

¹³³ DL, sessão da câmara dos deputados de 12-12-1865: 2854 (Sousa Brandão).

¹³⁴ DL, 1865, n.º 290. PEREIRA, 2011j.

¹³⁵ DL, sessão da câmara dos deputados de 3-2-1866: 364-366.

¹³⁶ DL, 1865, n.º 290. DL, sessão da câmara dos pares de 17-1-1866: 192-193.

aberto com a SEPRC) a conclusão da parte final da quinta secção da linha do norte entre a estação de Gaia (Devesas) e o campo do Cirne no centro do Porto, incluindo-se ainda no ajuste a construção de um ramal de Valadares à marginal. Em troca, o governo assumia a responsabilidade pelas expropriações e permitia o adiamento da colocação dos segundos tabuleiros nas pontes metálicas. Se a própria alteração do contrato já era razão suficiente para a oposição mostrar as garras, o facto de o novo trato beneficiar a CRCFP só duplicou sua ira, mas mais uma vez Fontes levaria avante os seus intentos, conseguindo a aprovação do projecto após dez dias de discussão.

Quem também se mantinha descontente eram os deputados do Minho, Douro, Beira e Algarve, que viam o fumo da locomotiva cada vez mais longe¹³⁷. Fontes ainda incluiu uma promessa informal de construir o caminho-de-ferro do Douro na proposta de lei que liberalizava a exportação de vinho pelo Porto¹³⁸. No entanto, este compromisso legalmente de nada valia, pelo que não convenia os durienses. Por outro lado, as outras regiões ficavam de fora das intenções do governo e em todo o caso todas se viriam ultrapassadas por uma proposta de lei de 25-4-1866 para a construção da linha de Sintra (depois da rejeição de proposta anterior discutida em 14-2-1866).

Ultrapassadas tão espinhosas questões, não é de admirar que na resposta à coroa de 9-2-1866 o governo se vangloriasse do desenvolvimento das obras públicas, que aumentava progressivamente a riqueza do país, e rejeitasse liminarmente as economias nas despesas produtivas. O caminho era gastar o que fosse necessário para “*continuar a nossa viação acelerada e levar a viação ordinaria a todos os angulos do paiz*”¹³⁹ e assim aproveitar as forças produtivas que – acreditava-se – o país possuía. À oposição mais não restava que questionar os meios com que o investimento iria ser pago e apontar pequenas falhas na exploração das linhas.

No entanto, a incapacidade da SEPRC em pagar a primeiríssima letra da sua dívida deitou por terra o plano de Fontes. Sem a entrada imediata de dinheiro o governo viu-se forçado a recorrer a empréstimos (projecto de lei n.º 108 de 1866). A alteração feita pelos pares (no sentido de diminuir o volume do empréstimo no caso de se conseguir vender as linhas do sul e sueste) mostrava que a posição do governo se havia fragilizado, se bem que não o suficiente para provocar a sua queda. O incumprimento da SEPRC levou à rescisão do contrato, após a qual Canto e Castro propõe uma indemnização nem generosa nem mesquinha aos accionistas e obrigacionistas da empresa equivalente ao valor das obrigações líquido de metade da depreciação do material, ao qual se adicionavam os estudos e expropriações realizadas nas linhas a construir¹⁴⁰.

Por seu lado, a CRCFP pressionava o governo, responsabilizando-o pelo seu estado financeiro, devido à falta de estradas, ao atraso na aprovação do projecto da travessia do Douro e à falta de

¹³⁷ PEREIRA, 2011j. SANTOS, 1995: 115-116.

¹³⁸ DL, sessão da câmara dos deputados de 8-11-1865: 2497-2498. PINHEIRO, 1986: 100.

¹³⁹ DL, sessão da câmara dos deputados de 24-3-1866: 937.

¹⁴⁰ CORVO, 1868. PEREIRA, 2011j. PEREIRA, 2012f.

ligação a Madrid, insinuando a necessidade de novo auxílio financeiro. Chegou a pedir um empréstimo de 600 contos ao governo caucionado com 2 000 obrigações, mas Fontes recusaria e nomearia uma comissão de inquérito (composta por Anselmo Braamcamp, Margiochi, João Crisóstomo, Evangelista Abreu, José de Torres e o visconde de Algés), cujo parecer arrasava com a empresa e responsabilizava-a pelo seu próprio estado: o capital accionista era insuficiente e o recurso às obrigações foi imprudente e abusivo (como já censurara um grupo de empreiteiros desavindos com Salamanca¹⁴¹), bem como a opção de remunerar as acções com um juro obrigatório durante o período de construção (tal como fizera a *NORTE* em Espanha, com iguais repercussões sobre a empresa, incluindo a nomeação de uma comissão de inquérito¹⁴²); por outro lado as previsões de rendimento eram demasiado optimistas, se bem que desprovidas de estudos ou de qualquer bom senso; os fundadores (e o comité de Paris) tinham demasiada influência na empresa, o que determinou uma relação promíscua entre a companhia e o empreiteiro, pagamentos sem justificação e uma preocupação a curto prazo somente com a construção; ao nível da exploração demonstrava uma manifesta falta de pessoal e aglutinava as estatísticas de ambas as linhas dificultando a tarefa de discernir quando o rendimento atingia o nível necessário para colocar a segunda via. Em suma a empresa estava com a corda ao pescoço e não era com estradas (cuja construção não era obrigatória para o estado) que a situação ia melhorar, pois o rendimento líquido da exploração teria de ser o dobro do corrente, algo em que a comissão não depositava grandes esperanças no curto prazo. Porém, *“nada d’isto, entretanto, é razão para desanimo, porque as vantagens dos melhoramentos que a viação acelerada promove não se avaliam só pelos lucros da exploração, mas principalmente pelo engrandecimento, pela prosperidade, pela civilização que levam ás regiões que atravessam, vantagens que não podem ser computadas em algarismos, mas que são porventura as mais importantes”*¹⁴³. A comissão reconhecia o serviço que a CRCFP fazia ao público e dava-lhe um trunfo negocial.

Este relatório aliado à má imagem que a CRCFP tinha criado no parlamento e na sociedade não augurava nada de bom à companhia, mas nem por isso o governo deixava de se responsabilizar e de aceder aos seus pedidos, ditando a agilização da construção rodoviária por portaria de 28-8-1866¹⁴⁴. Esta ajuda, em todo o caso, não era suficiente e impunha-se um novo apoio financeiro à CRCFP, que entretanto sobrevivia – tal como as suas congéneres espanholas – à custa de empréstimos de curto prazo junto de entidades financeiras¹⁴⁵. No primeiro tentame, o governo terá proposto ajudar a companhia em troca de esta construir a linha da Beira e a ligação ao Porto, adquirir a linha do sul e assentar uma grande rede de estradas, algo que foi de imediato recusado pelo comité de Paris. Uma

¹⁴¹ LAMIRELLE, 1864.

¹⁴² COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 82 e ss.

¹⁴³ DINIS, 1915-1919, vol. 4: 393-490. Ver também mapa 30-18. PINHEIRO, 1979: 275-276.

¹⁴⁴ BMOP, 1866, n.º 9: 174-179. DINIS, 1915-1919, vol. 4: 46-57, 60-62, 80, 98-99, 124.

¹⁴⁵ PINHEIRO, 1986: 464-474. SANTOS, 2011a: 123.

segunda proposta sugeria à CRCFP a obtenção de uma compensação dos obrigacionistas, que, juntamente com uma subvenção ou garantia de juro atribuída pelo governo, serviria para a construção da linha da Beira Alta e da ligação entre Porto e Gaia. Infelizmente, construir mais linhas não constava dos planos da companhia, pelo que nenhuma daquelas propostas se concretizou¹⁴⁶.

Estes reveses não desanimariam Fontes e seus pares que pediam “*confiança. Todos os homens que não têm confiança em si e no paiz, e não acreditam no futuro d’elle, não podem senão estar sempre debaixo de uma impressão de terror, sem animo para cousa alguma; e quem desanima não faz nada*”¹⁴⁷. Em Outubro de 1866, o governo encarrega Sousa Brandão e Evangelista Abreu do estudo das linhas a norte e sul do Tejo, respectivamente¹⁴⁸. A SEPRC podia ter falhado e a CRCFP podia estar a atravessar dificuldades financeiras, mas a construção ferroviária era para continuar mais cedo ou mais tarde. Diante desta atitude os deputados do Douro (Oliveira Pinto, barão de Magalhães), Minho (Torres e Almeida, Domingos de Barros) e Beira (Tomás Ribeiro, Xavier do Amaral, barão de Mogadouro, Fernando de Melo) congratulavam-se, reforçando as vantagens de linhas-férreas nas suas regiões enquanto diminuía o alcance das mesmas nas dos outros¹⁴⁹. Enquanto nada havia sido feito, o caminho-de-ferro era um desígnio nacional. A partir do momento em que os comboios circulavam na Estremadura e no Alentejo, inicia-se uma guerra entre os deputados do Minho, Douro e Beira pela escolha do caminho-de-ferro seguinte, que ameaçava as próprias fidelidades *partidárias*¹⁵⁰. O governo iniciou um discurso conciliador, tentando agradar todos.

O ministro das obras públicas, Andrade Corvo, esclarece as intenções do governo, admitindo importantes alterações à improvisada política ferroviária até aí seguida. Em primeiro lugar, dar-se-ia uma maior importância aos interesses internos na construção de vias-férreas internacionais, daí que a segunda linha até Espanha deveria ter o maior número possível de quilómetros dentro do território nacional. Ao mesmo tempo assumia-se que essa linha teria de ser construída de forma tal que permitisse aos comboios atingir uma grande velocidade. Salvaguardadas estas condições, a escolha recairia sobre a via que fosse mais barata. Tudo isto apontava para o caminho-de-ferro da Beira Alta. Quanto às linhas destinadas a servir predominantemente o tráfego interno, seriam construídas directamente pelo estado (através da emissão de obrigações) em condições mais económicas (pequena velocidade e via reduzida). Nestas se incluíam as linhas do Minho, Douro e Beira Baixa (que atravessava toda a Beira junto à fronteira, ligando os leitos do Tejo e do Douro)¹⁵¹. Mas uma vez que as duas primeiras eram as mais profusamente estudadas e uma vez que *parar é morrer* seria

¹⁴⁶ DINIS, 1915-1919, vol. 4: 132-139.

¹⁴⁷ DL, sessão da câmara dos pares de 21-6-1867: 2015 (Andrade Corvo).

¹⁴⁸ BMOP, 1866, n.º 11: 330-331.

¹⁴⁹ DL, sessões da câmara dos deputados de 25-1-1867, 22-2-1867 e 27-2-1867: 220-223, 538 e 587.

¹⁵⁰ PINHEIRO, 1986: 113.

¹⁵¹ DL, sessões da câmara dos deputados de 25-1-1867 e 27-2-1867: 223-224 e 587-588.

sobre elas que recairia a escolha imediata, enquanto que a linha da Beira Alta seria alvo de novos estudos (proposta de lei de 27-3-1867, que viria a transformar-se na lei de 2-7-1867). A esta escolha não terá sido alheia a agitação que se previa na região por causa do imposto de consumo (promulgado a 10-6-1867) e da reorganização distrital (26-6-1867), o *lobbying* das elites portuenses e o envio desde a Régua de muitas representações aos pares¹⁵². Por outro lado, em Espanha não se previa a continuação de uma linha pela Beira Alta, duvidando inclusivamente os espanhóis da capacidade lusa em a construir e do seu potencial económico¹⁵³. Finalmente, a proposta de construção directa pelo governo pode também ter sido uma forma de mostrar aos mercados financeiros que Portugal não estava deles completamente dependente. Nesta altura a CRCFP e a SEPRC pressionavam o executivo pedindo compensações e apoios financeiros. Para tal aproveitavam-se da dependência nacional de financiamento externo em Londres e Paris (os empréstimos *Stern & Brothers* e *Erlanger*) e manobravam junto destes mercados no sentido de a Portugal não serem concedidos mais empréstimos enquanto as suas pretensões não fossem satisfeitas¹⁵⁴. Ao propor a construção directa pelo estado, o governo procurava contrariar essa pressão e fortalecer a sua posição negocial.

No parlamento, se os representantes ou naturais do Minho e Douro (os durienses Magalhães Aguiar e Afonso de Castro; o transmontano José Paulino; o minhoto Gomes de Castro; até José Tibério de Roboredo que apesar de ser natural da Guarda havia sido eleito por Vila Nova de Foz Côa) se congratulavam, relevando ou elogiando a questão da capacidade do estado em emitir e pagar obrigações, os da Beira criticavam o esquecimento a que eram votados¹⁵⁵. Fora de considerações caciquistas, restavam os deputados (entre os quais se contava o sempre adverso José de Moraes, o portuense Faria de Guimarães, descontente pelo atraso da ligação ao Porto na linha do norte, e o engenheiro histórico Belchior Garcês) para quem “*um caminho de ferro do Porto á Regua por 30:000\$000 reis cada kilometro [custo orçado pelo governo], nem um engenheiro que viesse do ceo era capaz de o fazer*” ainda para mais numa altura em que o dinheiro não abundava, os caminhos-de-ferro existentes ainda não estavam pagos e a CRCFP teimava em não honrar as suas obrigações¹⁵⁶. Por seu lado, outras regiões como o Algarve ou Sintra tentavam timidamente aproveitar o dinamismo do governo. Bivar procurava atrair o caminho-de-ferro para o extremo sul do reino enquanto que Francisco Costa fazia o mesmo para Sintra¹⁵⁷.

¹⁵² PINHEIRO et al., 2011: 43. SOUSA & MARQUES, 2004: 484-485.

¹⁵³ PAGE ALBAREDA & PERALTA, 1877: 433-446. Ver mapa 30-12a.

¹⁵⁴ PEREIRA, 2012f. PINHEIRO, 1986: 404 e 445-446. SANTOS, 2011a: 123-128. VIEIRA, 1983: 181-196. VIEIRA, 1988: 733.

¹⁵⁵ DL, sessões da câmara dos deputados de 25-1-1867, 8-4-1867, 9-4-1867, 23-4-1867 e 1-5-1867: 226, 1054, 1057, 1252 e 1341. Ver também [PINTO], 1867.

¹⁵⁶ DL, sessão da câmara dos deputados de 4-5-1867: 1402 (José de Moraes). Ver também DL, sessões da câmara dos deputados de 25-1-1867 e 19-3-1867: 226 e 825-826.

¹⁵⁷ DL, sessões da câmara dos deputados de 10-4-1867 e 27-4-1867: 1082 e 1308.

As lealdades *partidárias* mantinham-se enquanto os interesses locais fossem satisfeitos. O projecto para as linhas do Minho e Douro estava assim destinado a provocar algumas fracturas: os regeneradores Tomás Ribeiro e Fernando de Melo oraram contra o *partido* e o albicastrense Vaz Preto afasta-se de Fontes e inicia a sua cruzada pela linha da Beira Baixa, enquanto o reformista Alves Carneiro colocava a sua cartilha política atrás dos interesses de Famalicão e Guimarães¹⁵⁸. Nos pares a discussão foi rapidamente abafada, atropelando o direito à palavra de alguns dos seus membros, o que demonstra bem a pressa do governo em ver o projecto transformado em lei.

Para todos estes ensejos era preciso dinheiro e em 10-6-1867, o governo promulga um imposto de consumo, que juntamente com a reforma administrativa de 26-6-1867, a tentativa frustrada de chegar a acordo com a SEPRC (contrato de 24-10-1867, *morto* com a queda da Fusão mas *ressuscitado* por Ávila para atormentar o governo anterior)¹⁵⁹, a contestação a um tratado luso-francês e a um empréstimo negociado pelo ministro da fazenda, uma subida dos preços e uma quebra da actividade económica em geral, a paralisação das remessas dos emigrantes e uma crise de produção agrícola, provocou uma onda de contestação que em Janeiro de 1868 ditaria o fim da Fusão e a chegada ao poder de uma equipa de transição reformista, se bem que presidida por Ávila (já conde), que fazia das *economias* uma bandeira, indo contra a política até aí preconizada. Os melhoramentos materiais ficavam dependentes da prévia organização das finanças, do equilíbrio entre receita e despesa e do melhoramento da cobrança de impostos. Novos empréstimos apenas seriam admissíveis para melhoramentos impreteríveis desde que se criassem logo meios para fazer face aos encargos¹⁶⁰.

3.3 | A INEXEQUIBILIDADE DO REFORMISMO

Este governo herdou duas difíceis questões para resolver num período de crise nacional internacional: com a SEPRC a propósito das linhas do sul e sueste e com a CRCFP a propósito sua situação financeira que tinha levado ao não-cumprimento da lei de 2-3-1866 para conclusão da parte final da quinta secção da linha do norte e construção do ramal de Valadares¹⁶¹.

3.3.1 | O REFORMISMO AVILISTA

A oposição quase nem concedeu um período de condescendência ao novo governo que optou por dissolver e reconfigurar o parlamento. A vitória esmagadora nas eleições de 22-3-1868 parecia

¹⁵⁸ DL, sessão da câmara dos deputados de 4-5-1867, 9-5-1867, 10-5-1867 e 15-6-1867: 1399-1400, 1454-1456, 1467-1469 e 1951-1952; sessão da câmara dos pares de 21-6-1867: 2011-2014.

¹⁵⁹ DL, sessão da câmara dos deputados de 23-5-1868: 1150.

¹⁶⁰ DL, sessões da câmara dos deputados e da câmara dos pares de 7-1-1868: 57-61 e 67-69. JUSTINO, 1988-1989.

¹⁶¹ COLP, 1866: 76-77. JUSTINO, 1988-1989.

permitir a Ávila a aplicação do seu programa de restrição orçamental, no entanto a maioria e o líder do governo eram de sentidos políticos opostos e Ávila começou a sentir problemas no parlamento e nas ruas promovidos pelos radicais de esquerda encabeçados pelo conde de Peniche.

Em termos de caminhos-de-ferro, a substituição dos regeneradores pelos reformistas e de Andrade Corvo por Canto e Castro nas obras públicas enegreceu as perspectivas da CRCFP de obter um novo apoio, mas o novo ministro ainda terá proposto a isenção do imposto de trânsito em troca da conclusão da linha do norte, o que foi rejeitado pela CRCFP que preferia que o estado resgatasse as suas linhas¹⁶². Perante a indefinição do governo a companhia evocava a sua precária situação financeira que a impedia de concluir a linha do norte, mas que não tinha impedido os portugueses de retirar benefícios do investimento. A sua impaciência começava a adquirir laivos de ameaça quando num ofício de 30-6-1868 (dias antes de responsáveis seus se encontrarem com o ministro dos negócios estrangeiros francês) lembra ao governo como o crédito do país estava intimamente ligado ao seu próprio crédito¹⁶³.

A sul, o governo não perfilhou a proposta do seu antecessor e apresentou um projecto próprio (contrato de 20-6-1868 e proposta de lei de 22-6-1868) imediatamente criticado pela oposição na câmara dos deputados. Nos pares, Vaz Preto (apoiado pelo visconde de Chancelieiros e pelo histórico marquês de Sabugosa) consegue fazer Ávila perder a compostura¹⁶⁴ enquanto que Dias Ferreira, o novo responsável pela fazenda, acabaria por reconhecer a necessidade de aumentar os impostos numa traição ao movimento de Janeiro¹⁶⁵.

3.3.2 | O REFORMISMO DE SÁ DA BANDEIRA

Ávila tentou, debalde, uma aliança com os históricos e o adiamento das cortes, mas como D. Luís recusasse, o governo caía novamente. Para o seu lugar é nomeado Sá da Bandeira, se bem que fosse o bispo de Viseu o verdadeiro líder de um executivo que continuava a congregar reformistas e conservadores (Ávila e Carlos Bento) e cuja principal obsessão eram as *economias*, que, paralisando o fontismo, atingiram vários serviços públicos incluindo o corpo de engenharia civil (extinto por decreto de 30-10-1868), a fiscalização das linhas de norte e leste, o próprio CGOP (extinto e substituído pela JCOPM por decreto de 30-12-1868), o *BMOP* (que deixou de ser publicado no final de 1868) e os caminhos-de-ferro do sul, que na altura já eram explorados pelo estado (onde os salários e os postos de trabalho foram reduzidos, onerando a exploração e colocando a segurança dos passa-

¹⁶² DINIS, 1915-1919, vol. 4: 169 e 210.

¹⁶³ DINIS, 1915-1919, vol. 4: 217-231 e 240. PINHEIRO, 1986: 420.

¹⁶⁴ DL, sessão da câmara dos pares de 8-6-1868: 1331-1335.

¹⁶⁵ SOUSA & MARQUES, 2004.

geiros em risco)¹⁶⁶. O programa não era novo. *Economias*, todos realizavam, apenas os reformistas as apregoavam mais que os antecessores e as aplicavam cegamente e em serviços onde não era possível economizar mais¹⁶⁷.

Na tentativa de resolver a questão com a SEPRC o governo de Sá da Bandeira relança no parlamento a proposta de Ávila por possibilitar um aumento da rede com um encargo inferior ao contrato de Fontes, no entanto não a apoia (o ministro Carlos Bento enquanto vogal da comissão de fazenda assina o parecer *vencido*) deixando ao capricho da câmara a sua aprovação. Esta concessão de liberdade de consciência não agradou aos deputados que estavam mais preocupados em ligar o gabinete à proposta do que propriamente em resolver a questão com a SEPRC. O acordo não foi aprovado e o governo não resolveu o problema, acabando por tomar posse da rede do sul e sueste mediante a entrega à SEPRC da quantia de 2 376 contos em que se avaliara o seu património e gastos (decreto de 10-3-1869)¹⁶⁸.

Quanto à CRCFP, o comité de Paris proponha uma nova solução (29-3-1869) pela qual o estado emprestava 360 contos (80 000 libras) por ano durante 15 anos para pagamento das obrigações. Esse empréstimo seria ressarcido sem juros quando a receita bruta atingisse os 3,5 contos/km (20 000 francos). Em troca, a empresa comprometia-se a acabar a linha do norte e a admitir mais administradores portugueses. O governo regateia o valor da anuidade para 270 contos (60 000 libras) conseguindo convencer a CRCFP, mas o acordo nunca se efectivaria uma vez que as condições do empréstimo que estava a ser negociado em França e que dependia da resolução da situação da CRCFP eram demasiado onerosas para o estado¹⁶⁹.

A situação não se afigurava fácil de resolver, não admirando que na resposta à coroa de Maio de 1869 nada se dissesse sobre ferrovias, dando-se prevalência a questão financeira¹⁷⁰. Já antes os relatórios dos ministros da fazenda (conde de Samodães) e obras públicas (Calheiros e Meneses) apontavam nesse sentido: as governações anteriores tinham desbaratado milhares de contos e o retorno desses gastos não cobria os seus encargos, pelo que a necessidade de parar na “*marcha immoderada de um falso progresso que nos precipitava infallivelmente no abysmo*”¹⁷¹ era inevitável. A oposição, certa do fim da política de fomento, vinha congregando esforços entre todos os quadrantes políticos desde o fim da Fusão. Nos pares, o engenheiro Jaime Larcher, o histórico Rebelo da Silva e o regenerador Casal Ribeiro defendiam a continuação da construção de estradas e caminhos-de-ferro, se bem que por esta altura ainda as suas vozes fossem abafadas pela maioria que

¹⁶⁶ BMOP, 1868, n.º 12: 449-450. CAMINHOS DE FERRO..., 1869. COLP, 1868: 4 e 372.

¹⁶⁷ LOBO, 1871: 16-17.

¹⁶⁸ FINO, 1883-1903, vol. 1: 201-231 e 231-232.

¹⁶⁹ DINIS, 1915-1919, vol. 4: 268-271, 273-274, 279, 282.

¹⁷⁰ DCD, 11-5-1869: 74-75.

¹⁷¹ MENEZES, 1869: 9.

aprovava a resposta à coroa e preferia as *economias*¹⁷². Fora do parlamento, um anónimo classificava a atitude governamental de míope (por só olhar para o lado das despesas e não para o das receitas: directas pelos impostos e indirectas pela economia que proporcionava no transporte) e criminosa por “*pactua[r] com os erros e preconceitos das multidões (...) a troco de uma ephemera aureola de popularidade*”, que apenas encontrava émulo nos atrasados turcos¹⁷³.

Independentemente da justeza das críticas, a verdade era que o governo estava de mãos atadas enquanto não resolvesse a questão com a SEPRC e com a CRCFP, que nas praças financeiras de Londres e Paris defendiam os seus interesses. Mesmo que se quisessem empreender novas construções, os mercados financeiros da Europa estavam fechados pois “*a companhia [SEPRC] usava da sua influencia para ter o governo na sua dependência, aproveitando-se dos seus embaraços pecuniarios com que este luctava (...) exercendo uma pressão constante sobre o mesmo, fechando-lhe as portas dos mercados e levantando-lhe calumnias, affrontas e testemunhos*”¹⁷⁴, de modo que quando finalmente se conseguiu algum crédito este foi usado para chegar a um acordo com os ingleses (até então o défice era coberto através de empréstimos internos¹⁷⁵). Da CRCFP chegou uma proposta do visconde de Daru que cobria a dívida flutuante nacional em troca de uma subvenção anual de 450 contos durante 15 anos à CRCFP até que o rendimento bruto quilométrico atingisse os 3,6 contos. A proposta seria recusada, porque o governo queria manter separadas as questões da dívida e dos caminhos-de-ferro, todavia esse desejo era muito difícil de se concretizar¹⁷⁶.

Pelo projecto de lei apresentado ao parlamento em 31-5-1869, o governo era autorizado a levantar um empréstimo de 18 000 contos para entre outras coisas indemnizar a SEPRC. Numa discussão eminentemente financeira assistiu-se a uma aliança entre históricos e regeneradores contra os reformistas. Porém, a resolução prática do problema estava longe de ser simples. O governo propunha-se a entregar a indemnização “*a quem de direito for*” (art.º 3.º do projecto de lei)¹⁷⁷ mas desconhecia-se se os obrigacionistas (além dos accionistas) estavam incluídos nesse universo, além de que o estado era também credor da companhia. O projecto de lei foi aprovado e transformou-se na lei de 16-7-1869¹⁷⁸, que ainda conseguiu existir quase três semanas sem ser alterada. Uma vez que a SEPRC estava em liquidação para os tribunais ingleses e um dos seus principais credores tinha requerido um embargo sobre determinada quantia, julgou o governo que devia pôr termo a todas as reclamações e procurar os meios de conciliação para concluir esta impertinente questão e desonerar de vez o crédito nacional. Através de novo acordo (validado por proposta de lei de 3-8-1869, que

¹⁷² DL, sessão da câmara dos pares de 8-8-1868, 7-5-1869, 19-5-1869 e 30-7-1869: 1933-1934, 12, 72-76 e 345-348.

¹⁷³ OS MELHORAMENTOS..., 1869: 10

¹⁷⁴ SAMODÃES, 1873: 37.

¹⁷⁵ MATA, 1993: 201-202.

¹⁷⁶ SAMODÃES, 1873: 38-40.

¹⁷⁷ DCD, 31-5-1869: 212.

¹⁷⁸ COLP, 1869: 351.

alterava o art.º 4.º de lei de 16-7-1869), o governo cortava o mal pela raiz e responsabilizava-se por uma indemnização aos ingleses até 8 500 contos em títulos de dívida. Ficava com as linhas e livrava-se definitivamente dos britânicos. Apesar dos fracos argumentos do governo (o estado ia ficar com uma linha que já dava 51 contos por ano), não havia outra solução possível. A câmara baixa aprovava o projecto, mas por uma margem tão diminuta que o governo acabaria por fazer aquilo que durante a discussão lhe foi sugerido como caminho inevitável a seguir: pedir a demissão¹⁷⁹. A 11-8-1869 regressam os históricos de Loulé ao poder, que perfilham este projecto e o transformam em lei de 27-8-1869¹⁸⁰. Esta situação não era exclusiva de Portugal. Em Espanha passou-se algo de semelhante: as companhias espanholas pediam também novos auxílios ao governo. Em 1868, chega ao poder um grupo de revolucionários que se comprometia a não entregar mais dinheiro às companhias, mas na verdade teve de o fazer¹⁸¹.

3.3.3 | A INEVITABILIDADE DO FONTISMO

As medidas restritivas tomadas pelo governo tinham-se revelado infrutíferas e o prosseguimento das vias-férreas estava em risco de ficar somente sob a responsabilidade do estado. O único caminho-de-ferro de que os reformistas se podiam orgulhar era o *larmanjat* de Saldanha, cuja concessão (e isenção alfandegária, tão contrária ao ideal de Janeiro) muito deveu à ligação entre o duque e Sá da Bandeira¹⁸². O espírito das *economias* e da moralidade na administração tinha sido traído com os acordos assinados com os ingleses da SEPRC e com a excepção a Saldanha, parecendo que os reformistas só recorriam a esse idealismo para conquistar votos. Por outro lado, o dilema com a CRCFP continuava por resolver.

O novo ministério apresentava-se com o objectivo principal de levantar o crédito, através de cortes nas despesas, de um impreciso e oco de conteúdo aumento da receita pública e do rigoroso cumprimento das obrigações estabelecidas. Os reformistas (Montenegro, Coelho do Amaral e o bispo de Viseu) aterrorizavam-se com a perspectiva de se continuar a política de melhoramentos materiais. Quanto aos regeneradores, apoiavam Loulé no acordo com a SEPRC no que parece ter sido uma aliança informal para derrubar os reformistas das cadeiras do poder, resolver a questão com os ingleses e relançar o fomento¹⁸³. Já a CRCFP parecia mais esperançada no novo governo, mas essas expectativas não seriam logradas¹⁸⁴.

¹⁷⁹ DCDPR, 12-8-1869: 396.

¹⁸⁰ FINO, 1883-1903, vol. 1: 233.

¹⁸¹ MATEO DEL PERAL, 1978: 143-157.

¹⁸² AHM. APSB. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre o Larmanjat e os americanos, div. 3/18/1/3/182. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre o início das obras do Larmanjat, div. 3/18/1/3/182.

¹⁸³ DCD, 12-8-1869 e 13-8-1869: 1093-1096 e 1100-1116.

¹⁸⁴ DINIS, 1915-1919, vol. 4, notícia de 1869.

O acordo com os ingleses deixado pendente pelos reformistas é retomado e levado aos pares que o aditam no sentido de permitir o arrendamento das linhas a uma companhia que terminasse os seus prolongamentos até Estremoz, Guadiana e Casével de modo a atenuar o esforço financeiro do estado. Por muito má que tivesse sido a experiência, os políticos portugueses continuavam a confiar em investidores privados, admitindo inclusivamente que na nova companhia era impossível saber se participavam os mesmos britânicos da SEPRC ou não. No regresso do diploma à câmara baixa, os regeneradores (Ferreira de Melo e Fontes) mudavam de opinião e passavam a apoiá-lo, consumando a aliança contra os reformistas¹⁸⁵.

As atenções viravam-se também para CRCFP, na continuação do esforço de acesso ao crédito internacional, através de apoios às companhias ferroviárias. A 23-8-1869 é apresentada uma proposta de lei dos ministros da fazenda e obras públicas (Anselmo Braamcamp e Lobo de Ávila), que autorizava o governo a resolver qualquer reclamação justificada da CRCFP usando para tal os meios proporcionados pela lei de 16-7-1869 (o empréstimo de 18 000 contos) de modo a remover os obstáculos que se levantavam à colocação de títulos de dívida nacionais. Apesar de se reconhecer unanimemente que a CRCFP não tinha quaisquer razões de queixa em relação ao governo nem se saber ao certo quais eram as suas reclamações, era necessário reabrir as portas dos mercados financeiros. A urgência do projecto era tal que foi discutido entre os deputados no mesmo dia em que foi apresentado e no dia seguinte foi levado e aprovado pelos pares, transformando-se em lei de 2-9-1869¹⁸⁶. No entanto, da autorização à resolução ia uma grande distância e em 1870 nada se decidira. Neste ano, a CRCFP compromete-se a construir 40 km de estradas e a concluir a ligação entre Gaia e Porto em troca de um auxílio de 160 contos (35 000 libras) anuais durante doze anos. Novamente esta tentativa de convenção falhou desta feita por causa do estalar da guerra franco-prussiana e da instauração da comuna em Paris¹⁸⁷.

Perante os 8 000 contos de indemnização à SEPRC e o auxílio (ainda por fixar) que se perspectivava à CRCFP, o contrato Debrousse que solicitava uma garantia de juro para a construção da linha de Sintra seria rejeitado (20-8-1869) e na resposta à coroa de 14-1-1870 novas linhas-férreas mantinham-se ausentes. À excepção do *larmanjat* e de uma proposta de lei do duriense (e curiosamente reformista) Melo e Faro para a construção dos caminhos-de-ferro do Minho, Douro e Beira (através da venda de terrenos municipais atravessados pelos caminhos-de-ferro, da criação de um imposto de 3% sobre a exportação e da colocação de munícipes nos trabalhos ferroviários) que de resto não saiu do papel, nada se fez¹⁸⁸.

¹⁸⁵ DCD, 19-8-1869: 1200-1207.

¹⁸⁶ FINO, 1883-1903, vol. 1: 233-234.

¹⁸⁷ DINIS, 1915-1919, vol. 4: introdução ao ano de 1870.

¹⁸⁸ DCD, 19-1-1870: 75-76.

No início dos anos 1870, a aliança entre regeneradores e históricos esfumava-se, dada a indolência do governo em relação ao fomento material. Fora do parlamento, formava-se a AECP que iniciava a difusão de notícias e estudos sobre obras públicas, dando novamente destaque aos méritos dos caminhos-de-ferro no estrangeiro¹⁸⁹. Temendo um afastamento dos regeneradores, Loulé procurava obter uma maioria na câmara através das eleições de 13-3-1870. No novo parlamento mantinha-se a predominância da questão financeira e os tumultos sucediam-se enquanto que Saldanha agrupava simpatias, encenando um golpe de estado a 19-5-1870, na sequência do qual toma o poder¹⁹⁰.

Contudo, sem uma força *partidária* que o apoiasse, viu-se com dificuldades para se rodear de homens de confiança. Começou por ser ministro de todas as pastas, acabando por formar governo a 26-5-1870, contando com regeneradores, janeirinhas, e penicheiros. Durante o governo saldanhista, o seu camarada António de Melo Breynner sugere-lhe a obrigatoriedade de todos os caminhos-de-ferro se submeterem às boas condições de defesa¹⁹¹, mas havia questões mais importantes a resolver. Confiando que Saldanha conseguiria um governo estável, a CRCFP sugere o perdão do imposto de trânsito só para esbarrar na negativa de Dias Ferreira, ministro do reino¹⁹².

Entretanto, os regeneradores retiravam o apoio ao governo que apenas se conseguiu manter no poder até 29-8-1870, rendido por Sá da Bandeira que mais uma vez juntou no mesmo barco avilistas (Carlos Bento e Ávila) e reformistas (o bispo de Viseu). Nova ronda eleitoral realizada a 18-9-1870 traz à câmara uma dispersão de *partidos*, se bem que com uma maioria de reformistas, mas o novo gabinete demite-se menos de dois meses depois de ter sido empossado e Ávila (já marquês), a convite do bispo de Viseu, forma novo governo com reformistas e uma maioria de avilistas.

O marquês mantinha o discurso da necessidade de reorganização da fazenda pela realização de *economias* e pelo aumento das receitas através de impostos, continuando a omitir caminhos-de-ferro, omissão que desagradaria a Fontes, que nos pares empolava a urgência da continuação dos melhoramentos materiais¹⁹³. Os restantes parlamentares davam também mostras de impaciência com a paralisação das obras públicas, chamando a atenção para a necessidade de se construir a ponte ferroviária sobre o Douro (os deputados reformistas e portuenses Rodrigues de Freitas e Pinto Bessa), de estradas de acesso aos caminhos-de-ferro do sul (Barros e Cunha e Eduardo Tavares), de conclusão das obras da linha de Estremoz (o deputado por Évora Pinheiro Borges), de se obrigar a CRCFP a prestar um serviço de qualidade, entre outras¹⁹⁴. Do lado do governo só surgiram duas propostas para isentar os caminhos-de-ferro americanos de impostos alfandegários e para facilitar o

¹⁸⁹ ROPM, t. 1 (1870), n.º 1: 1-2.

¹⁹⁰ SOUSA & MARQUES, 2004.

¹⁹¹ BREYNER, 1870.

¹⁹² DINIS, 1915-1919, vol. 4: 340-341 e 347-348.

¹⁹³ DCDPR, 8-11-1870: 40-45.

¹⁹⁴ DCD, 15-3-1871, 11-4-1871, 2-5-1871 e 29-7-1871: 82-84, 268, 479 e 48-49.

trânsito de mercadorias entre Portugal e Espanha por via-férrea¹⁹⁵. Deputados e pares afligiam-se com a estagnação das obras públicas e cada vez mais se tornava notório que o marquês de Ávila e Bolama não era o homem indicado para desbloquear a situação.

Apesar disso, o rei permite ao marquês *avilizar* o gabinete, depois de reformistas e avilistas terem entrado em rota de colisão. Uma vez que no parlamento persistia a maioria reformista, Ávila obtém ainda de D. Luís a dissolução da câmara, mas não dispendo de nenhuma estrutura *partidária*, vê-se na contingência de procurar uma coligação, tarefa que não se afigurava fácil. Entretanto, a questão ferroviária continuava ausente do discurso da coroa de Agosto de 1871, onde se continuava a dar toda a importância ao equilíbrio orçamental através da diminuição da despesa¹⁹⁶. A discussão da resposta à coroa durou quase uma semana, o que demonstrava o descontentamento da câmara dos deputados em relação ao governo, catalisado ainda por irregularidades eleitorais e na exploração ferroviária e sobretudo pela questão da proibição das conferências do Casino. À contestação aliavam-se elogios aos anteriores governos que tinham apostado nos caminhos-de-ferro (os engenheiros Carlos Ribeiro e Arrobas, histórico e regenerador, respectivamente)¹⁹⁷. Tudo conjugado apontava ao governo a indicação da saída, o que veio a acontecer em 11-9-1871.

Todo o período mediado entre o fim da Fusão o regresso de Fontes ao poder foi quase por completo estéril em termos de discussão ferroviária, praticamente não se registando nenhum projecto de lei para aumento da extensão da rede, mas tão-só expedientes para resolver situações pendentes (casos da CRCFP e da SEPRC) ou intervenções sobre aspectos parcelares da exploração. O parlamento parecia ter regressado aos tempos anteriores ao cabralismo com uma grande instabilidade política que impossibilitava a continuação da política dos melhoramentos materiais. É certo que este período foi marcado por circunstâncias que desincentivavam o investimento (fracos rendimentos das linhas e dificuldades financeiras das companhias que as operavam que recaíram sobre os ombros do estado)¹⁹⁸, mas também se tornou notório que qualquer política que não privilegiasse o fomento não tinha condições para se afirmar como uma alternativa viável¹⁹⁹.

3.4 | O REGRESSO DOS MELHORAMENTOS MATERIAIS

O novo ministério inteiramente regenerador e presidido por Fontes prometia acalmar as aflições dos parlamentares apoiantes dos melhoramentos materiais, sabendo tomar também proveito do avizinhar de uma época de estabilidade política (apoio de D. Luís, dos avilistas e dos constituintes) e

¹⁹⁵ DCD, 20-12-1870 e 11-3-1871: 612-613 e 43-44.

¹⁹⁶ DCD, 16-8-1871: 215-217.

¹⁹⁷ DCD, 26-8-1871 e 28-8-1871: 338-340 e 417-421.

¹⁹⁸ ABRAGÃO, 1956a. PEREIRA, 2012f. PINHEIRO, 1986: 404 e 445-446. PINHEIRO, 1997: 152-153. SILVA & GOMES, 2003: 1-2. VIEIRA, 1983: 269-285.

¹⁹⁹ FERNANDES, 2007: 145-146. SOUSA & MARQUES, 2004.

de algum desafogo económico (retoma das remessas dos emigrantes brasileiros), que esteve na base de um grande crescimento do sector bancário nacional²⁰⁰.

3.4.1 | FONTES DE VOLTA AO PODER

Inicialmente Fontes optou por nada dizer sobre caminhos-de-ferro, mantendo a preferência por questões de administração e fazenda, mas os deputados sentiam uma viragem na política ferroviária. Nem uma semana havia passado sobre o seu regresso ao governo e já um grupo de deputados históricos e regeneradores (todos, à excepção de Lourenço de Carvalho, com ligação eleitoral ou económica ao Alentejo), propunha a continuação das linhas do sueste até Estremoz e até à fronteira, financiada pelo rendimento que as próprias linhas geravam. No dia imediato as comissões de obras públicas e fazenda emitem parecer positivo sobre a proposta (o que era bastante raro, ainda para mais tendo em conta a assinatura de deputados oposicionistas no projecto). A discussão foi curta, sendo o diploma aprovado pelos pares dois dias depois quase sem discussão e transformado em lei de 4-10-1871. Este expediente seria depois renovado sem problemas em 1872 e 1877²⁰¹.

Medido o pulso à câmara baixa, os regeneradores entram com todo o ímpeto no início da sessão parlamentar de 1872 asseverando ao rei que “*a camara dos deputados, intimamente convencida com Vossa Magestade da imperiosa necessidade de continuar e desenvolver a viação publica, que tamanha influencia exerce na prosperidade dos povos, e de que não poucas vantagens estamos já auferindo, não poupará esforços para não parar no caminho d’esses melhoramentos, nem deixará ao mesmo tempo de ter em vista as forças do tesouro para não agravar as nossas dificuldades financeiras*”²⁰². Os deputados acompanhavam o entusiasmo fontista alvitando o cumprimento da lei de 1867 sobre as linhas do Minho e Douro (Agostinho da Rocha), o início da linha do Algarve (Barros e Cunha) e sobretudo a construção de estradas. De novo eram os deputados com interesses pessoais nessas linhas que as procuravam colocar na ordem do dia (Barros e Cunha era deputado pelo Algarve e Agostinho da Rocha tinha sido eleito e era natural de Vila Real). O destaque, porém, vai para Lobo de Ávila que regressava à órbita regeneradora. O engenheiro não só sugeria a continuação das linhas do Alentejo e uma linha económica para o Algarve, como também chegaria a apoiar Fontes na questão da alteração do contrato com a CRCFP, que não se afigurava fácil, dada a onda de nacionalismo que se levantara contra a companhia após o seu comportamento no final da

²⁰⁰ SOUSA & MARQUES, 2004. VALÉRIO, 2006c: 131-134.

²⁰¹ COLP, 1871: 273-274. FINO, 1883-1903, vol. 1: 240 e 242.

²⁰² DCD, 15-1-1872: 70.

década anterior e após o engenheiro fiscal do governo, Nunes de Aguiar, quase ter chegado a vias de facto com o director da companhia, Le François, a propósito da ponte sobre o Tejo²⁰³.

Do lado da iniciativa privada, o aparecimento de várias propostas para a construção de linhas americanas e de via reduzida sem qualquer apoio estatal completava o estado de graça em que se achava o governo, que por seu lado também as favorece, isentando-as por lei de 9-4-1874 de qualquer pagamento sobre importação de material durante um ano²⁰⁴.

3.4.2 | OS PLANOS DE CARDOSO AVELINO

Os planos imediatos do governo passavam pela chegada da linha do norte ao Porto e seu prolongamento pelo Minho e Douro (aproveitando as condições financeiras da lei de 2-7-1867), pela conclusão dos caminhos-de-ferro ao Guadiana e a Estremoz e pelo favorecimento de construções já encetadas através de isenções alfandegárias na importação de material (caso do *larmanjat*). Assim por decreto de 14-6-1872 o governo dá início à construção da linha do Minho e ordena estudos para construir a do Douro. O financiamento da construção seria feito nos anos seguintes por decretos emitindo obrigações entre 1873 e 1878²⁰⁵. Quanto às ligações ao Algarve e Beira Alta, eram desejadas mas para segundas núpcias. Para a primeira, Cardoso Avelino, ministro das obras públicas, preferia uma solução temporária que passava pela construção de estradas entre Algarve e Alentejo ou pelo financiamento de uma carreira a vapor. Em termos férreos o ministro apenas optou por continuar a construção da secção entre Faro, Boliqueime e Messines (decreto de 1-7-1875), mais como meio de combater o desemprego na zona do que propriamente de ligar o Algarve à rede nacional²⁰⁶.

As linhas da Beira foram deixadas à iniciativa dos parlamentares. Em 9-1-1873, um grupo de deputados da região, com Luís de Campos à cabeça, apresenta um projecto de lei decretando a linha da Beira Alta, enquanto que outro grande agregado (55 deputados) apresentou em 14-3-1873 um projecto semelhante propondo caminhos-de-ferro na Beira Alta e na Beira Baixa. Era um projecto maioritariamente regenerador, mas que contou com o apoio de alguns históricos, avilistas, constituintes e *amigos de Vaz Preto* (que nos pares defendia ferozmente esta última linha) e que, pelo número de signatários, reuniu o interesse nacional. É possível interpretar esta proposta como uma forma de calar a insatisfação dos deputados da Beira, relegados que ficaram dos planos de Cardoso Avelino, ainda para mais numa altura em que se discutia uma alteração ao contrato com a CRCFP (para construir a parte final da quinta secção da linha do norte mediante isenção do pagamento do imposto de trânsito sobre todo os transportes realizados). O governo pretendia as linhas da Beira,

²⁰³ DCD, 10-1-1872 e 1-3-1872: 27-28 e 493-496. GCFEA, a. 21, n.º 493 (1-7-1908): 198-199. SALGUEIRO, 2008: 47-55.

²⁰⁴ COLP, 1874: 42-43

²⁰⁵ COLP, 1872: 150-151. FINO, 1883-1903, vol. 1: 248-249, 252-253, 261-262 e 269.

²⁰⁶ FINO, 1883-1903, vol. 1: 262-263.

mas não no imediato, porque estava concentrado nas vias-férreas públicas (Minho, Douro e sueste) e porque o investimento estrangeiro ainda estava alheado de Portugal (França recuperava da guerra contra a Prússia e não estava ainda em condições de apostar em caminho-de-ferro em Portugal). Por portarias de 18-3-1873 o ministro ordena a Sousa Brandão e Joaquim José de Almeida o estudo das linhas desde Abrantes a Monfortinho e desde a Barquinha até Almeida²⁰⁷; quanto à proposta do parlamento, só seria enviada à comissão de obras públicas (que em parecer de 31-3-1873 obviamente elogia as duas linhas²⁰⁸) e não à de fazenda. Portanto, ainda não se sabia exactamente o que construir nem havia preocupações sobre como o pagar. Deste modo, o governo limitou-se a, através dos deputados regeneradores, lançar a ideia, atrair alguns opositores e satisfazer temporariamente as pretensões dos deputados da região (onde o reformismo estava muito implementado). Por seu lado, a CRCFP protesta contra a possibilidade de linhas de outra empresa entroncarem nas suas, propondo-se a estudar a ferrovia que verdadeiramente lhe interessava (a da Beira Alta) encarregando para tal o engenheiro Combelles em Abril deste ano²⁰⁹.

Em todo o caso, na discussão do orçamento, na apresentação do relatório da fazenda e nas respostas à coroa a partir de 1873-1874 a ideia que prevalecia era que as receitas aumentavam e o crédito melhorava, pelo que *“tudo pois nos leva a crer que o augmento do producto de todos os impostos indirectos, e ainda de alguns que não têm esta natureza, não é devido a uma causa passageira, mas ao notavel desenvolvimento da riqueza publica que a paz e segurança de que o paiz goza, o jogo regular das instituições, os estabelecimentos de credito que se têm organizado, o progresso dos melhoramentos materiais, e sobretudo da viação, cada vez mais consolidam e robustecem”*. Aproveitando este ensejo, o governo aposta novamente em adular os opositores (e cativar também eventuais capitalistas interessados em construir caminhos-de-ferro em Portugal) afirmando de forma mais que optimista que o desenvolvimento proporcionado pelas vias-férreas financiaria outras linhas: a norte, o rendimento da linha do Minho seria suficiente para pagar os juros das obrigações emitidas, enquanto que a sul devia *“o crescente valor dos caminhos de ferro de sueste ministrar os meios sufficientes para subsidiar a construção dos caminhos de ferro da Beira, obra tão indispensável como promettedora dos mais vantajosos resultados [não tendo] o estado de pedir ao paiz novos sacrificios tributarios”*²¹⁰.

Não é assim de espantar que nesta legislatura de 1874 o governo fizesse regressar às mãos dos deputados a proposta de lei 14-3-1873 para a construção das linhas da Beira Alta e Beira Baixa às quais adiciona os ramais de Estremoz até ao Crato e de Beja até à margem esquerda do Guadiana e,

²⁰⁷ FERNANDES et al., 1993.

²⁰⁸ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão de obras públicas sobre a proposta governamental para a construção das linhas da Beira Alta e da Beira Baixa].

²⁰⁹ DINIS, 1915-1919, vol. 5: 271-272 e 282-283. PINHEIRO, 1986: 101.

²¹⁰ DCD, 7-1-1874: 22 e 24 (relatório do estado da fazenda).

numa fase posterior, a linha do Algarve e os ramais de Viseu e Covilhã (proposta de lei de 21-2-1874). O carácter megalómano da proposta demonstra bem a sua demagogia. A todas as regiões que não tinham caminhos-de-ferro (excepto Trás-os-Montes) era prometido um e quase todos os deputados ficavam com razões para apoiar o governo. Por outro lado, mostrava-se à iniciativa privada que havia disponibilidade para apoiar a construção de novas linhas. Todavia, pela construção não passava a intenção imediata do executivo. Sobre o texto foram ouvidas as comissões de obras públicas e fazenda mas o seu parecer nunca seria levado ao plenário, apesar de haver a possibilidade de se prorrogar a sessão como tantas vezes se havia feito anteriormente e se faria depois²¹¹. Ao não a solicitar, o governo mostrou que estava pouco interessado em construir no imediato aquelas linhas. Além do mais a proposta de lei fora apresentada sem se saber ao certo os pontos iniciais das vias, os quais ficavam dependentes de estudos a realizar. Sousa Brandão só entregaria o seu estudo sobre a linha da Beira Baixa começando em Abrantes em 7-3-1874²¹² e sobre a Beira Alta havia quatro possibilidades. Os projectos anteriores elaborados nos anos 50 colocavam o início da linha da Beira Alta em Coimbra, Mealhada e Miranda do Corvo; Combelles, a soldo da CRCFP, decidira-se por Mogofores (Anadia); e em Março de 1873 o ministério ordenara o estudo de mais uma possibilidade por Barquinha. O governo terá validado o projecto de Combelles por portaria de 23-9-1873²¹³, após em Agosto uma minoria da JCOPM (João Crisóstomo e Lobo de Ávila) opinar pela sua execução imediata²¹⁴. No entanto, a JCOPM só em 10-4-1874 emitiu parecer final sobre este estudo, pedindo mais alternativas sobre a ligação directa entre Vila Franca das Naves e Almeida sem passar pela Guarda. Finalmente, em finais de 1874 Boaventura José Vieira apresenta mais um relatório sobre a linha da Beira Alta, fixando o seu ponto inicial em Coimbra²¹⁵. Mesmo os términos das duas linhas representavam mais o desejo do governo que uma realidade efectiva, pois tudo dependia da vontade de Espanha com quem as negociações só se estabeleceram em Junho de 1875, quando Cardoso Avelino o solicita ao seu colega dos negócios estrangeiros, tendo em vista a fixação dos pontos de ligação fronteiriça²¹⁶. Embora o projecto servisse também de publicidade junto da iniciativa privada, era sobretudo uma forma de “*com o silvo da locomotiva abafar os ruidos ameaçadores que porventura houvessem de se levantar*”²¹⁷, de acumular trunfos para as eleições que se avizinhavam e de sugerir aos opositores (sobretudo os reformistas de Viseu na câmara baixa e Vaz Preto entre os pares) que não perdessem tempo com oposição a outros projectos e permitir assim a discussão dos

²¹¹ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre a proposta governamental para a construção das linhas da Beira Alta e da Beira Baixa e prolongamentos do sueste]. SANTOS, 1986.

²¹² AHMOP. JCOPM. Cx. 18, parecer 6514 (6-4-1875).

²¹³ TEIXEIRA, 1938.

²¹⁴ AHMOP. JCOPM. Livs. 34-A (1873) e 35 (1874): 81v-84v e 208-218.

²¹⁵ VIEIRA, 1875.

²¹⁶ AHD. Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha. Cx. 28 (1055), mc. 23, doc. 160.

²¹⁷ DCD, 18-1-1873: 164 (Osório de Vasconcelos).

caminhos-de-ferro que aqueles tanto desejavam. Era também uma traição ao par albicastrense, que cada vez se afastava mais dos regeneradores²¹⁸.

3.4.3 | NOVO ACORDO COM A CRCFP

Como forma de cumprir a lei de 2-9-1869 e resolver as *reclamações justificadas* da CRCFP, o governo a 5-2-1873 pede autorização ao parlamento para negociar com aquela companhia a abolição do imposto de trânsito e da obrigação de construir o ramal de Valadares em troca da conclusão da linha do norte, que se tornara ainda mais urgente a partir do momento em que se decretara a construção das linhas do Minho e Douro²¹⁹. A oposição prometia criar dificuldades a mais um acordo (sobretudo por contar nas suas fileiras com os deputados Rodrigues de Freitas e Pinto Bessa, que apesar de portuenses não apoiavam a medida), que na sua visão apenas beneficiava a CRCFP. Nesta altura desempenhavam ali funções de administradores os ministros Fontes e António de Serpa, que, neste ano, ainda proporiam uma lei para manutenção do serviço e salvaguarda dos interesses dos accionistas e credores das companhias ferroviárias que eventualmente falissem (somente discutida em 1875)²²⁰. Porém, engenheiros históricos como Carlos Ribeiro e Lobo de Ávila e até Carlos Bento apoiavam o governo na questão da novação do contrato com a CRCFP. Quanto às insinuações de conflito de interesses eram esmagadas pelo tacão da bota dos visados²²¹.

No debate são propostas várias alterações ao projecto. Normalmente tais sugestões eram enviadas às comissões que em poucos dias emitiam parecer sobre elas. Desta vez, porém, as comissões não seriam tão lestras, pois não havendo contrato assinado (apenas se discutia uma autorização a dar ao governo para negociar), tinham também de ser levadas ao juízo da CRCFP. Solução prática mas pouco airosa para o governo de uma nação soberana e que “*aos olhos do publico torna-se ella mais grave, pelo facto dos accordos com a companhia dos caminhos de ferro de norte e leste serem uma especie de morgado dos ministerios regeneradores!*”²²². O tacão da bota de Fontes entrava novamente em acção, a memória do seu aliado constituinte visconde de Moreira de Rei evocava os acordos dos reformistas com a SEPRC e a maioria aprovava uma moção para pôr fim à discussão, perante a debandada dos deputados da oposição que deixaram os regeneradores a votar sozinhos. Todavia, quando o projecto chega aos pares, não é discutido apesar de ter parecer favorável das suas comissões, só voltando ao parlamento em 1875²²³.

²¹⁸ PEREIRA, 2011d.

²¹⁹ ANTUNES & GOMES, 2006: 10.

²²⁰ DCD, 29-3-1875: 999.

²²¹ DCD, 5-3-1873, 11-3-1873 e 12-3-1873: 761-767, 687-691 e 657-661.

²²² DCD, 26-3-1873: 895 (Saraiva de Carvalho, apoiado por toda a oposição reformista).

²²³ DCD, 26-3-1873: 896, 901-902 e 904. SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre a novação do contrato com a CRCFP].

Antes, nas eleições de 15-7-1874, os regeneradores (apoiados por avilistas e constituintes) arrasavam a oposição, o que a somar a vinte novos pares nomeados pelo rei abria caminho a uma legislatura sem sobressaltos. As mortes de Loulé e Sá da Bandeira (1875 e 1876) enfraqueceriam ainda mais a oposição²²⁴.

Em 16-1-1875 o governo propõe nova possibilidade de acordo modificada no sentido das alterações propostas na discussão de 1873: a isenção do imposto de trânsito limitava-se a 36 anos e apenas às mercadorias transportadas em pequena velocidade. A oposição (sobretudo reformista) congratulava-se por graças à sua pressão se ter conseguido um acordo menos oneroso para o estado. O governo consentia essa pequena derrota, porque conseguia algo bem mais transcendente: a travessia do Douro. A lei sairia em 26-2-1875²²⁵.

3.4.4 | ESTABILIDADE POLÍTICA E NOVAS LINHAS

A construção ferroviária estava bem encaminhada com a construção das linhas do Minho e Douro e com a conclusão da linha do norte o que aliado à posição de força em ambas as câmaras permitiu ao governo resistir a várias polémicas (questão da Índia, questão ibérica, questão de Lourenço Marques, polémicas parlamentares várias, revolta d'*A Pavorosa*, revoltas miguelistas e a primeira manifestação grevista no sector ferroviário em 1873 – cinco anos depois de semelhante movimento em Espanha) e à aliança entre históricos e reformistas no pacto da Granja de 1876²²⁶. Independentemente de todos os defeitos e todas as polémicas, os regeneradores conseguiram dar andamento à questão ferroviária que durante tanto tempo estivera entorpecida e isso garantira-lhes um significativo crédito político.

A partir de 1875, mais do que críticas, ao governo chegavam sobretudo propostas para novas construções pelos vales do Tua (como secção da linha internacional entre o Porto e Espanha) e do Corgo (além da renovação de iniciativa da proposta de Luís de Campos para a linha da Beira Alta). À excepção de um deputado cuja conotação política não foi possível determinar, assinavam a proposta para a primeira somente deputados regeneradores. Alguns deles eram naturais ou eleitos por círculos de Trás-os-Montes, mas na maioria pertenciam a outras regiões do país. A proposta para a linha do Corgo foi apresentada por um grupo de deputados reformistas, avilistas e regeneradores da região (à excepção de dois deles, representando Torres e Famalicão). Além destas o governo viu aprovado sem discussão o contrato de 15-9-1874 com um consórcio onde pontificava novamente

²²⁴ SOUSA & MARQUES, 2004.

²²⁵ COLP, 1875: 20-21.

²²⁶ AGUILAR, 1949. BARRETO, 1999. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 195 e 198. SOUSA, 2009: 2. SOUSA & MARQUES, 2004.

Lucotte para a construção de um cais em Lisboa servido por um caminho-de-ferro até Belém por Alcântara²²⁷.

Neste ano é ainda renovada a proposta de lei de 21-2-1874 (substituindo as comissões os prolongamentos do sueste pela linha do Algarve) depois de em Janeiro de 1875 a JCOPM aprovar as duas linhas e praticamente deixar ao arbítrio do governo a escolha entre Coimbra e Pampilhosa, não deixando de insinuar contudo a possível superioridade da linha da Beira Baixa sobre a linha da Beira Alta²²⁸. A discussão inicia-se a 9-3-1875, mas a vontade do governo em a ver aprovada mantinha-se praticamente nula ao deixar encerrar a sessão sem obter aprovação da câmara alta do parlamento. Apesar de já se fixarem no projecto de lei os pontos iniciais das linhas (Coimbra e Abrantes), os projectos definitivos que baseariam o concurso estavam por fazer (seriam ordenados por portaria de 9-4-1875 a Almeida de Eça e Sousa Brandão²²⁹) e além do mais as negociações com Espanha para o entroncamento destas linhas com os caminhos-de-ferro de Salamanca e Malpartida, como vimos, ainda não se tinham iniciado (só o seriam em Junho). Demais, ao não fixar a preferência pela primeira linha a construir (em benefício da simultaneidade de construção), o governo estimulava a discussão entre a oposição, enfraquecendo-a. Enquanto que os deputados regeneradores e o constituinte Pinheiro Chagas provenientes ou eleitos por círculos das três províncias visadas ao apoiarem o governo na simultaneidade defendiam também os seus interesses, reformistas e históricos ao se manterem fiéis à sua cartilha de moderação na despesa – “*Deus que era Deus fez o mundo em seis dias*”²³⁰ – não podiam fazer o mesmo e entravam em rota de colisão com os seus colegas: se os reformistas do vale do Mondego davam preferência à linha da Beira Alta, o histórico Barros e Cunha, eleito por Silves, optava pela linha do Algarve enquanto que Vaz Preto escolhia a da Beira Baixa. Ao mesmo tempo os reformistas (Luís de Campos, Francisco de Albuquerque e Osório de Vasconcelos) davam a entender que eram um bastião local que só defendia os interesses da Beira Alta e se afastava da Beira Baixa, aconselhando jocosamente os outros deputados a que “*fujam de lá. (...) é arido e triste e pobre como eu não conheço outro tracto de terreno. Abundam, para escutecer o quadro, abutres, que se criam n'aquellas penedias, e no topo do valle está uma povoação, Villa Velha de Rodam, onde (...) as casas ainda não têm vidros!*”²³¹. A discussão iniciada nos pares em 1875 só terminaria em 1876. O governo podia pedir a prorrogação da sessão, mas, aproveitando uma substituição proposta por Miguel Osório, não o fez. Além de ser um meio para ganhar tempo para melhor discutir os entroncamentos fronteiriços, era também uma forma de *aconselhar*

²²⁷ DCD, 15-1-1875, 6-2-1875, 1-3-1875 e 29-3-1875: 85-86, 334, 568-569 e 996.

²²⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), parecer 6418 (7-1-1875).

²²⁹ DINIS, 1915-1919, vol. 5: 460-461.

²³⁰ DCD, 10-3-1875: 833 (Luís de Campos).

²³¹ DCD, 13-3-1875: 1067.

os opositores a moderarem a sua oposição noutros projectos e permitir que aos projectos ferroviários fosse concedido tempo para serem aprovados.

A sul, o governo empreendia, sem autorização, obras de manutenção e continuação na linha do Algarve entre Faro e a Portela das Silveiras (legalizadas sem discussão 27-3-1877), desconsiderando a sugestão de Correia Pais, engenheiro director das linhas do sul e sueste, para se contrair um grande empréstimo, garantido pelo rendimento dessas linhas, e concluir a rede ao sul do Tejo²³².

3.4.5 | INSUCESSOS, POLÉMICAS E A MUDANÇA GOVERNAMENTAL

A discussão sobre o projecto de lei para construção das linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Algarve chegaria ao fim e o diploma seria aprovado em 14-1-1876, contudo só a primeira daquelas vias seria posta a concurso por duas vezes (Maio e Setembro), ficando por adjudicar em ambas as ocasiões, em virtude da crise financeira que atravessava o país desde 1876²³³. Apesar de autorizado para tal e de contar com o beneplácito da engenharia portuguesa²³⁴, o governo não punha em praça a linha da Beira Baixa, enfurecendo Vaz Preto, que, até ao fim da sessão, não se cansou de atacar Fontes nos pares. O desprezo deste caminho-de-ferro ficava-se a dever à falta de interesse por parte de Espanha, ao facto de ter uma menor extensão em Portugal (o que desde 1867 era tido em conta na escolha das linhas, como vimos), e assim atravessar menos círculos eleitorais, e de poder concorrer com as linhas da CRCFP, cujo mal-estar financeiro se tinha propagado ao governo no último lustro da década de 1860²³⁵.

Por outro lado, em Campanhã a estação estava pronta sem um único real da CRCFP que nem por isso deixava de aumentar as tarifas. Este *abuso* foi muito criticado e debatido na câmara baixa, sobretudo por históricos e reformistas (como Luciano de Castro ou Osório de Vasconcelos), mas até por alguns regeneradores (como Lourenço de Carvalho ou Sousa Lobo, este sentindo-se também prejudicado pelo esquecimento da linha da Beira Baixa que podia beneficiar o seu círculo eleitoral, o Fundão) que viam nessa atitude uma forma de a CRCFP contornar o facto de o prazo da isenção do imposto de trânsito não ter sido tão extenso como o pretendido²³⁶.

A situação mais espinhosa para os regeneradores adviria da concessão de um caminho-de-ferro ao seu deputado Filipe de Carvalho. Inicialmente a concessão apenas incluía uma inofensiva linha entre Sesimbra e Cacilhas, mas com o passar do tempo é atribuído ao concessionário o alargamento

²³² PAIS, 1879.

²³³ COLP, 1876: 157-163. FINO, 1883-1903, vol. 1: 270-282. JUSTINO, 1988-1989.

²³⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 18, parecer 6418 (7-1-1875). PAGE ALBAREDA, 1877a: 425-427.

²³⁵ PEREIRA, 2011d.

²³⁶ DCD, 6-3-1876 a 11-3-1876: 568-608.

da bitola e a sua ligação ao Pinhal Novo²³⁷, fazendo rebentar a polémica quando as câmaras reabrem em 1876. A oposição acusava o governo de favorecimento a um dos seus em prejuízo dos interesses da linha do sul e de ter concedido uma linha ilegalmente, violando o decreto de 31-12-1864, temendo que *“d’aqui a pouco toda a rede dos nossos caminhos de ferro póde ser concedida á vontade pelo governo, sem o parlamento ter n’isso a menor ingerência”*²³⁸. O governo defendia-se com a utilidade pública da iniciativa e a honorabilidade do deputado (que segundo consta era um homem simples que morreu pobre) e com o facto de já anteriormente se ter concedido caminhos-de-ferro por decreto. Ao longo dos anos este foi um argumento recorrente. Se um governo era arguido *“de qualquer ilegalidade, ele tinha sempre à disposição uma longa série de precedentes com que reduzia ao silêncio os mais ferrenhos adversários. O seu sistema de defesa era irresponsável, porque, se aludia a precedentes, não era para os censurar, mas para concluir que, em tal caso, quem melhor interpretara a lei foram os seus acusadores e depois... ele!”*²³⁹. Por outro lado, a ferrovia em causa em nada perigava as linhas do estado por lhe ser vedado a fixação de tarifas inferiores às praticadas nas linhas públicas. Quanto a este ponto as opiniões técnicas não eram consensuais (os engenheiros Raimundo Valadas e Correia Pais tinham opiniões díspares), mas a JCOPM advertira contra a concessão o que não ajudava o governo²⁴⁰. À boa maneira fontista, a forma escolhida para calar a contestação foi apresentar uma proposta de lei inexecutável (18-3-1876) para arrendar e expandir a rede alentejana em que o concurso versaria sobre a anuidade a pagar ao estado. As comissões ainda chegaram a dar o seu parecer, mas este nunca seria discutido²⁴¹.

Na sequência da não-concessão da linha da Beira Alta, Cardoso Avelino é substituído nas obras públicas por Lourenço de Carvalho, o que não mitigou o desagrado dos deputados da região, sobretudo de Tomás Ribeiro e do progressista Francisco de Albuquerque. A estes juntava-se Vaz Preto nos pares, descontente pelo facto de a *sua* linha da Beira Baixa nem sequer ter ido a concurso, e os algarvios Barros e Cunha e Marçal Pacheco pela não-construção da linha do Algarve. Marçal Pacheco e Tomás Ribeiro eram regeneradores, mas isto de nada valeu ao governo, que procurava defender-se com os progressos financeiros advindos da política de melhoramentos materiais. A oposição por seu turno, sobretudo pela voz de Carlos Bento, discordava e, não negando o aumento de receita, referia que o aumento da despesa a superava, apelando para *economias* para diminuir o défice²⁴². Para Fontes, não continuar os investimentos públicos era impensável, pelo que apresentou

²³⁷ COLP, 1874: 70-71 e 254; 1875: 169.

²³⁸ DCD, 1-2-1876: 239.

²³⁹ CORDEIRO, 1999: 52 (nota 2).

²⁴⁰ AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), parecer 6438 (14-1-1875): 1v. VALADAS, 1878a. VALADAS, 1878b. PAIS, 1878a. PAIS, 1878c.

²⁴¹ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre o arrendamento e expansão das linhas do sul e sueste].

²⁴² DCD, 19-1-1877, 28-2-1877 e 2-3-1877: 99-104, 472-477 e 483-484. DCDPR, 2-3-1877: 147-148.

nova proposta de lei decretando a construção da linha da Beira Alta pelo estado (8-1-1877), apesar de entre os engenheiros portugueses (e alguns espanhóis) ainda se preferir a linha por Monfortinho. Todavia, o governo não sobreviveria para a defender, caindo a meio da sua discussão, numa altura em que o ministro da fazenda António de Serpa sofria violentos ataques no parlamento, após o eclodir da crise de 1876²⁴³.

3.4.6 | ÁVILA: O RAMAL DE CÁCERES E A PONTE MARIA PIA

Ávila era chamado a formar governo e recorre para tal a amigos pessoais, procurando piscar o olho a regeneradores, progressistas e constituintes, pois *“todos queremos caminhos de ferro, e tomára o ministerio que se podessem fazer todos os caminhos de ferro possiveis. É claro que quando podérmos conseguir ter o paiz retalhado de caminhos de ferro em todas as direcções, teremos alcançado o maximo grau de prosperidade que este paiz possa atingir”*²⁴⁴. Por outro lado, não pretendia descurar as *economias* e, de facto, conseguiu o apoio de regeneradores (confiavam na continuação do seu trabalho) e progressistas (esperavam apropriar-se politicamente de si)²⁴⁵. Só os constituintes de Dias Ferreira ficaram de fora desta unanimidade, pois *“o programma dos srs. ministros a respeito de melhoramentos publicos é quasi negativo. É essa uma das rasões, porque eu faço opposição ao governo”*²⁴⁶.

Porém, pouco mais de um mês havia passado e já os regeneradores se agastavam com a falta de iniciativa do governo. Excepto a legalização das obras feitas na linha do Algarve entre Faro e a Portela das Silveiras, a continuação das obras já iniciadas, através de emissão de obrigações (para as linhas do Minho e Douro) e do rendimento das linhas (sul e sueste) e a isenção de contribuição industrial à CPPF (leis de 7-4-1877, 8-4-1877 e 9-4-1877)²⁴⁷, as grandes linhas não saíam do papel. Mesmo na discussão da continuação das obras nas linhas do sueste o projecto governamental só passava pela urgência da medida e não por uma manifestação de confiança no executivo. Muitos deputados expressavam desalento pela timidez do governo em abandonar a linha até ao Algarve e em não usar o rendimento da linha para contrair um grande empréstimo que permitisse construir o resto da rede de uma vez só²⁴⁸. Os parlamentares da Beira Alta, regeneradores e progressistas, eram os principais críticos à inoperância do marquês de Ávila, para quem as circunstâncias do tesouro e a dívida flutuante eram os principais problemas²⁴⁹.

²⁴³ SOUSA & MARQUES, 2004.

²⁴⁴ DCD, 9-3-1877: 565.

²⁴⁵ SOUSA & MARQUES, 2004.

²⁴⁶ DCD, 17-3-1877: 675.

²⁴⁷ FINO, 1883-1903, vol. 1: 291-292.

²⁴⁸ DCD, 16-3-1877 e 17-3-1877: 654-682.

²⁴⁹ DCD, 10-3-1877 e 28-3-1877: 581-582, 594-595 e 823-826. DCDPR, 2-3-1877: 147-148.

Nestas circunstâncias não é de admirar que o pedido de concessão do ramal de Cáceres pela CRCFP (negociado desde o tempo dos regeneradores, pois o pedido é de 23-2-1877) tenha sido logo aproveitado pelo governo (decreto de 19-4-1877): conseguia o que todos queriam – um caminho-de-ferro – e não onerava os cofres do estado, pois a CRCFP nada receberia²⁵⁰, muito embora o engenheiro Larcher alertasse para o facto de economizar nestas condições numa “*linha de primeira classe, e mórmente para aquella que se quer intitular internacional europea estes processos são contraproducentes e dão em troca de poupança feita por uma vez nas despesas iniciaes, o gravame eterno de uma exploração onerosissima, e muitas vezes fazem falhar o fim que se deseja alcançar*”²⁵¹. Não se pode dizer que Larcher falasse por interesse pessoal, pois as fábricas da sua família em Portalegre eram servidas pela linha do leste e nada ganhariam com a linha da Beira Baixa que defendia. Todas as desvantagens desta linha eram desvalorizadas: a nível militar “*era irremediavelmente um poderoso auxiliar da invasão*”²⁵² que baldava os esforços de Sá da Bandeira para colocar a linha do leste sob o fogo de Elvas e abria o Alentejo a uma ofensiva (a maioria dos entendidos concordava neste ponto; destoava Espregueira, que como director da CRCFP não achava que Cáceres fosse um perigo para a soberania nacional, e também Veríssimo Guerreiro, o vogal director da comissão encarregada pela AECP de delinear o mapa da rede e também funcionário daquela companhia²⁵³); a nível de rede, se não tornava obsoleta a linha da Beira Baixa, tornava a sua concessão improvável, porque ficava dela muito próxima e já conseguia reduzir a distância para Madrid, apesar das suas más condições de tracção (declives muito acentuados e curvas muito apertadas), que não permitiriam altas velocidades e dificilmente a tornariam uma verdadeira linha internacional; a nível económico destinava-se sobretudo ao transporte dos fosfatos de Cáceres. A certeza de um rendimento proporcionado por esta mercadoria foi o factor que mais pesou na escolha da CRCFP, se bem que se porventura os fosfatos falhassem, a rendibilidade da linha desmoronar-se-ia²⁵⁴.

A consequência nefasta do ramal de Cáceres sobre a construção da linha da Beira Baixa minou aquilo que parecia um trunfo político, em virtude da vozeria de Vaz Preto nos pares. Ao acusar os avilistas (e os regeneradores) de quererem construir algo sem autorização parlamentar enquanto deixavam na gaveta projectos decretados por lei, Vaz Preto trazia à discussão o poder e os interesses da CRCFP, desafiando também o par progressista Miguel Osório enquanto director daquela companhia. Os olvidos da linha da Beira Baixa constituíam para Vaz Preto “*altos mysterios! Altos mysterios*”, que depressa o mesmo par desvanece: o caminho-de-ferro da Beira Baixa “*não se tem*

²⁵⁰ COLP, 1877: 108-110.

²⁵¹ DDPR, 27-3-1877: 284.

²⁵² ROPM, t. 10 (1879), n.ºs 109-110: 74 (Bocage). Ver também AHM. António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1, 8v e ss.

²⁵³ ROPM, t. 10 (1879), n.ºs 109-110: 71-82; n.ºs 111-112: 169-180. PINHEIRO, 1986: 101.

²⁵⁴ ALEGRIA, 1983a. ALEGRIA, 1983b. ALEGRIA, 1984. GOMES, 2009a.

*feito, porque alem dos quatro poderes do estado marcados pela carta, ha ainda um quinto poder, e esse quinto poder é a companhia dos caminhos de ferro do norte e leste*²⁵⁵. Na mesma assembleia, a voz independente e afiançada de Larcher (as suas fábricas de Portalegre já estavam bem servidas pela linha do leste) ao afirmar que *“mal se explica o abandono relativo em que esta linha [Beira Baixa] se tem achado*”²⁵⁶, dá ainda mais ânimo a Vaz Preto que contudo seria a única consolação que levaria consigo. Não chegando à qualidade de *quinto poder* do estado, era verdade que a CRCFP detinha influência suficiente para ver adjudicadas certas linhas e alterar os planos prévios do governo. Por outro lado, o ramal de Cáceres em nada onerava o orçamento de estado, o que encaixava que nem uma luva na filosofia de Ávila e *“mais do que beneficiar a companhia estes homens estariam mais preocupados em não a prejudicar, pois todos se lembravam dos apuros por que passara o Estado à conta dos problemas financeiros da empresa*”²⁵⁷.

A suspeição era inevitável e cresceria quando o governo concede à CRCFP uma prorrogação do prazo para a conclusão da travessia do Douro, após a companhia não conseguir concluir a obra no período estipulado (o que, segundo o contrato, a obrigaria à devolução do imposto de trânsito perdoado), muito embora o fiscal das linhas de norte e leste asseverasse que a falta se devia a motivos de força maior (portaria de 2-10-1877)²⁵⁸. O marquês ainda procurou dotar-se de autorizações para concluir a totalidade da rede ao sul do Tejo e iniciar a linha da Beira Alta²⁵⁹, mas a timidez das condicionantes desta última (a linha só seria construída pelo estado e após estarem completos os caminhos-de-ferro do Minho e Douro) não ia de encontro à pressa dos deputados, além de que o governo já se encontrava em queda fomentada pela aliança entre regeneradores e constituintes.

3.4.7 | RETOMA DO INVESTIMENTO

A 29-1-1878 sucede na governação uma equipa presidida por Fontes que mais uma vez é escolhido em detrimento da esquerda progressista. Fontes volta a fazer do investimento uma necessidade, *“pois estou convencido de que um paiz que tivesse só a sua receita e despesa equilibradas, mas que lhe faltassem as condições de vitalidade e progresso, seria um paiz estacionario*”²⁶⁰. Demonstrando que a hesitação e a timidez não faziam parte do seu programa, o governo uma semana depois de empossado retoma a discussão da linha da Beira Alta, interrompida em 1877, prevendo a construção pelo estado no caso de não aparecer nenhum capitalista interessado. O progressista Osório de Vasconcelos não podia estar mais efusivo com a perspectiva da passagem pelo seu círculo eleitoral

²⁵⁵ DCDPR, 27-3-1878: 200 e 204.

²⁵⁶ DCDPR, 27-3-1877: 284.

²⁵⁷ PEREIRA, 2011d.

²⁵⁸ COLP, 1877: 240. DINIS, 1915-1919, vol. 6: 118-119. ABRAGÃO, 1953b.

²⁵⁹ DCD, 7-1-1878 e 16-1-1878: 34-36 e 107-108.

²⁶⁰ DCD, 30-1-1878: 284.

(Trancoso) de um “*grande melhoramento, do qual depende em elevadissimo grau a fecundação e aproveitamento dos recursos naturaes do paiz*” que acarretaria “*despezas santas e abençoadas que pagam no centuplo os sacrificios que custam*”²⁶¹, num entusiasmo partilhado também pelo seu cor-religionário, o mangualdense Francisco de Albuquerque, mas não perfilhado pelos militares que temiam o afastamento da linha em relação à praça de Almeida²⁶². Decreto de 24-5-1878 abre a praça à qual comparece somente a SFP com quem o governo lavra contrato a de 3-8-1878. A SFP organizaria a CCFBA a quem trespassaria a concessão²⁶³.

A linha da Beira Alta não seria a única iniciativa do novo executivo, que faz regressar e aprovar pelas câmaras uma proposta de 1876 para o arrendamento e conclusão das linhas a sul do Tejo que desta feita se transforma na lei de 6-5-1878, pela qual é aberto concurso (decreto de 27-8-1878) que contudo fica deserto²⁶⁴. Nada que desanimasse os regeneradores que em 28-3-1879 apresentam uma nova proposta para a construção da linha do Algarve e do prolongamento de Serpa a Pias por meio de obrigações. No mesmo dia uma outra proposta de lei para o prolongamento da linha do Douro até Barca de Alva é também apresentada, depois de se aprovar a emissão de mais obrigações para concluir as linhas do Minho e Douro²⁶⁵.

O regresso do engenheiro Lourenço de Carvalho às obras públicas abriu portas à discussão da rede geral dos caminhos-de-ferro, que há muito fazia parte da ordem do dia da AECP e onde o próprio ministro participava. Segundo Maria Fernanda Alegria, este estudo fora já encomendado em 1873 pelo então titular da pasta, Cardoso Avelino²⁶⁶. Lourenço de Carvalho começa por ordenar aos seus colegas João Crisóstomo e Sousa Brandão o estudo do plano geral e da rede ao norte do Douro, respectivamente (portarias de 20-2-1878 e 12-6-1878) e em 7-2-1879 apresenta a sua própria proposta de lei, que diferia em alguns aspectos da opinião dos seus camaradas da AECP²⁶⁷. Infelizmente, nenhuma das sugestões seria aprovada por lei e Portugal continuaria sem um plano de rede, sujeito a construções avulso e promovendo a rivalidade entre deputados na câmara.

A presença dos regeneradores no governo e a ausência de lei definindo a rede motivou a proposição de várias linhas no parlamento: Luís de Campos e Francisco de Albuquerque defendiam os ramais de Viseu e de Gouveia e, acompanhados por Luís de Lencastre e Ferreira Freire, a ligação da linha da Beira Alta à Figueira da Foz (que seria proposta pelos deputados em 13-5-1879); outros propunham a linha de Sintra com ramal para Cascais; e um terceiro grupo a continuação da linha da

²⁶¹ DCD, 6-2-1878: 326-327.

²⁶² DCD, 12-2-1878: 347-349. MACHADO, 1879.

²⁶³ FINO, 1883-1903, vol. 1: 310. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 3: 16.

²⁶⁴ DCD, 26-3-1878: 771-772. FINO, 1883-1903, vol. 1: 308-309 e 322-324.

²⁶⁵ DCD, 28-3-1879: 1024-1026.

²⁶⁶ ALEGRIA, 1990.

²⁶⁷ DCD, 7-2-1879: 345-353. DG, 1878, n.º 210: 2260. BRANDÃO, 1880. SOUSA, 1923. ABREU, 2006: 3. AGUILAR, 1968. Ver anexos 16 e 17 e mapas 30-30.

Póvoa pelo Minho e Trás-os-Montes²⁶⁸. Mais uma vez eram deputados locais e maioritariamente regeneradores quem assinava os projectos aos quais o governo respondia com promessas. Só a linha da Beira Baixa parecia afastada das intenções dos regeneradores, exasperando Vaz Preto e afastando de si o seu correligionário Sousa Lobo.

Contudo, esta equipa ministerial não teria muito tempo para cumprir aquelas promessas (apesar de ter parecer favorável das comissões para algumas delas²⁶⁹), pois cairia em 1-6-1879, vítima da negociação de um tratado com Inglaterra sobre o porto de Lourenço Marques, de dissensões dentro do próprio *partido* e de uma aliança entre progressistas, constituintes e avilistas²⁷⁰.

3.4.8 | TESTE À DOCTRINA PROGRESSISTA: OS CAMINHOS-DE-FERRO GRATUITOS

Anselmo Braamcamp torna-se o líder do governo seguinte, com Barros Gomes na fazenda e Saraiva de Carvalho nas obras públicas. O equilíbrio orçamental era o principal objectivo, não se prevendo investimentos em largos empreendimentos sem lhes calcular bem os resultados (no relatório da fazenda de Barros Gomes, os caminhos-de-ferro eram vistos mais como fonte de despesa que como fonte de receita, mas úteis de qualquer modo)²⁷¹. Seria de esperar que o parlamento acompanhasse o governo pelo menos nos primeiros tempos, mas não foi esse o caso. Os regeneradores Alfredo Peixoto e Lourenço de Carvalho desde logo se opõem às “*ridículas economias*”, esperando “*que os srs. ministros se convençam da necessidade absoluta de continuarem os melhoramentos públicos*”²⁷², esperança que se tornaria realidade: o governo aprovou a ligação das linhas do Minho e Douro ao rio e a Leixões (sugeridas por Veríssimo Guerreiro na AECP), a continuação da linha do Douro, o prolongamento da linha da Beira Alta até à Figueira e a linha de Lisboa a Pombal e Sintra; propõe a construção da linha do Algarve e prolongamentos do sueste e a concessão de isenções fiscais à CCFG; e procedeu ao estudo da linha da Beira Baixa como linha inteiramente nacional²⁷³.

Inicialmente, o discurso progressista tinha de ser diferente do regenerador para justificar a mudança de executivo. A conjuntura não permitia grandes loucuras com empréstimos, mas não construir caminhos-de-ferro era impensável, dada a experiência dos reformistas no final da década de 1860 e a longevidade dos regeneradores, que tinha demonstrado que o investimento em obras públicas era sinónimo de saúde política. Daí um início com um discurso menos temerário antes de se propor em força mais caminhos-de-ferro, mas caminhos-de-ferro especiais: caminhos-de-ferro

²⁶⁸ DCD, 24-3-1879, 13-5-1879 e 17-5-1879: 957-958, 1689-1690 e 1780-1781.

²⁶⁹ SANTOS, 1884. PINHEIRO et al., 2011: 41-42.

²⁷⁰ SOUSA & MARQUES, 2004.

²⁷¹ DCD, 14-1-1880: 71-96.

²⁷² DCD, 2-6-1879: 1952.

²⁷³ AHMOP. JCOPM. Cx. 25, parecer 10307 (9-1-1883). ROPM, t. 9 (1878), n.º 100-101: 246-248. GUERREIRO, 1878. Ver anexo 16 e mapa 30-30e.

que alegadamente não custariam nada ao estado, em virtude do recurso à garantia de juro. Era a única forma de os progressistas manterem a coerência. Sempre tão críticos ao despesismo fontista, mas também apoiantes dos melhoramentos materiais, tinham de arranjar uma forma de continuar estes sem incorrer naquelas enormes despesas. É verdade que foram os progressistas quem propôs a emissão de dívida para pagar a linha da Beira Alta (lei de 21-6-1880), mas em todo o caso essa era uma obrigação herdada dos regeneradores²⁷⁴.

A ligação da linha da Beira Alta à Figueira foi de facto obtida de forma completamente gratuita numa negociação tripartida entre o governo, a CRCFP e a CCFBA, mas as outras só em condições excepcionais o seriam, já que se baseavam na garantia de um rendimento anual, aplicada segundo a fórmula definida pelas comissões de obras públicas e fazenda em apreciação à linha de Sintra (parecer de 17-5-1879): vigorava enquanto o rendimento não atingisse um determinado valor (normalmente 6% do custo), mas em caso algum o valor a pagar ultrapassaria um tecto máximo (3%)²⁷⁵. Obviamente o optimismo do governo acreditava que o rendimento das linhas mais cedo ou mais tarde tornaria nulo o apoio público (pois o excesso em relação ao valor da garantia era dividido entre empresa e estado), algo que a oposição naturalmente não acreditava.

Aproveitando a aparente fome de ferro do governo, um grupo de deputados progressistas (todos eleitos ou naturais da zona, à excepção do poeta Simões Dias e de Júlio Rainha) propõe a construção da linha desde o caminho-de-ferro da Beira, por Viseu e seguindo depois pelo vale do Vouga até Aveiro e até à via-férrea do Douro²⁷⁶. Outros parlamentares insinuavam o prolongamento desta linha até à fronteira, a construção de uma ferrovia pelo Corgo até Chaves, a ligação entre as linhas da Beira Alta e do Douro, o ramal de Viseu, o prolongamento do caminho-de-ferro da Póvoa por Trás-os-Montes, a conexão de Bragança à linha do Douro, a via-férrea do Algarve, a continuação da linha-férrea até Serpa ou de forma mais ambiciosa a conclusão da rede a sul do Tejo²⁷⁷. Em todas estas propostas predominava o interesse de campanário que era suficientemente forte para juntar deputados rivais no mesmo diploma. Foi o caso do ramal de Viseu perfilhado pelo regenerador Tomás Ribeiro e pelo progressista Gaudêncio José Pereira ou para a rede a sul do Tejo onde um constituinte e um regenerador se juntavam a cinco progressistas.

De todas estas propostas, poucas mereceram a atenção do governo. Uma das privilegiadas seria a do Douro (até ao Cachão da Valeira e entre Campanhã e o Douro) apresentada ao parlamento a 4-5-1880. A sua discussão acabou por ser marcada por outras questões (e por outras linhas), destacando-se o receio de Mariano de Carvalho de ver Espanha isolar Portugal através de uma *cintura de ferro*. A maioria das comissões manteria o projecto praticamente inalterável (apenas se aceitaram

²⁷⁴ COLP, 1880: 108.

²⁷⁵ BAR. SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre a adjudicação da linha de Sintra].

²⁷⁶ DCD, 10-4-1880: 1340-1342.

²⁷⁷ DCD, 19-1-1880, 23-2-1880, 10-4-1880, 21-4-1880 e 20-5-1880: 146-147, 541-543, 1340-1343, 1550-1551 e 2202.

sugestões de Mariano de Carvalho sobre o financiamento da linha), que seria depois sancionado por ambas as câmaras e transformado em lei a 23-6-1880²⁷⁸.

Antes, o governo propusera a ligação da Pampilhosa à Figueira da Foz e a linha de Lisboa a Pombal. A primeira tinha sido entregue à CCFBA sem qualquer encargo para o estado. Além disto permitia ainda agradar aos deputados da zona (que antes a tinham proposto aos regeneradores, mas por eles tinham sido desprezados) e afrontar a todo-poderosa CRCFP em benefício da CCFBA, que passava a dispor de um porto de mar exclusivo, muito embora Adolfo Loureiro afirmasse que o porto da Figueira mesmo com as indispensáveis obras de beneficiação nunca poderia receber navios de grande calado²⁷⁹. No entanto, a CRCFP protestou contra esta decisão, pois considerava a via-férrea um ramal da linha do norte e portanto tinha direito de preferência sobre ela à luz do seu contrato. A disputa foi levada à praça (limitada à CRCFP e à CCFBA) e a juízo arbitral mas acabou por ser resolvida definitivamente com a entrega da linha à CCFBA e com a concessão do caminho-de-ferro de Lisboa a Pombal à CRCFP, o qual, segundo o governo, sairia também gratuito graças ao emprego da garantia de juro como subsídio. Todos ficavam satisfeitos: a CCFBA garantia uma saída marítima, a CRCFP garantia um novo caminho-de-ferro que lhe permitia distribuir o tráfego da linha do norte e adiar a colocação da segunda via e o governo mantinha-se fiel aos seus dogmas ao contratar obras e não gastar nada.

A oposição não partilhava de tamanha felicidade, desconfiando da gratuidade da linha de Pombal, comparando o negócio ao das *“casas de pasto: a perdiz é de graça, o mólho é que é caro. Parece-me que vamos ter o caminho de ferro da Figueira de graça e o de Torres Vedras carissimo, por causa da graça do outro”*²⁸⁰. Além disso, censuravam os progressistas por não terem conseguido *“operar aqui um milagre muito analogo e semelhante ao que se realizou no ramal da Figueira”*²⁸¹ ou pelo menos mais vantagens da CCFBA e da CRCFP (nomeadamente mais ramais), jogando com o interesse desta e de um par de capitalistas (Burnay e Freire Andrade Salazar de Eça) na linha. Também Coimbra (pela voz do progressista Francisco Van Zeller) ficou frustrada com o desfecho do negócio pela impossibilidade de um dia se ver ligada directamente à Figueira graças à zona de protecção da linha da Pampilhosa.

3.4.8.1 | A QUESTÃO MILITAR E O PARLAMENTO

A principal censura ao governo incidia sobre o perigo militar que a linha de Lisboa a Pombal alegadamente representava por atravessar as épicas linhas de Torres, apesar de se tratar de uma

²⁷⁸ DCD, 24-5-1880: 2301-2303. FINO, 1883-1903, vol. 1: 409-411. COLP, 1880: 120-121.

²⁷⁹ LOUREIRO, 1874-1875.

²⁸⁰ DCD, 21-2-1880: 535 (Arrobas).

²⁸¹ A LINHA FERREA..., 1880: 16

linha interna e de sob este aspecto ter merecido anteriormente o beneplácito de vários militares e engenheiros, como Pezerat, Zeferino Norberto Gonçalves Brandão e José Estêvão Morais Sarmento, sobretudo se combinada com outras linhas transversais²⁸². Entre os deputados o debate foi muito aceso com ataques violentos da oposição (sobretudo Hintze e Arrobas). A discussão foi mesmo suspensa durante um mês, tendo João Crisóstomo, ministro da guerra, nomeado nesse período (portaria de 10-4-1880) uma comissão militar para estudar a questão (composta por Domingos Pinheiro Borges e Carlos Roma do Bocage sob a presidência do visconde de S. Januário)²⁸³. Foi necessário recorrer a duas sessões nocturnas para aprovar o projecto na câmara baixa, o que aconteceu na segunda delas, dia 27-4-1880, às quatro da manhã.

A comissão (a quem seria adido, por portaria de 21-10-1880, Sebastião Custódio de Sousa Teles²⁸⁴) continuava a sua tarefa, mas o seu resultado (apresentado em Dezembro) não trouxe consenso, pois Bocage mostrou-se contrário à linha, preferindo a ligação directa à Figueira, enquanto os restantes eram da opinião que a directriz até Pombal podia ser aprovada. A política entrou também na comissão, pois Bocage era regenerador ao passo que Pinheiro Borges e o visconde de S. Januário eram progressistas²⁸⁵.

O executivo não tinha o incondicional apoio dos pares (malgrado duas *fornadas* em 1880²⁸⁶) e a aprovação do projecto parecia problemática. O parecer das comissões de obras públicas, fazenda e guerra era positivo, mas dos 23 vogais, 11 votavam vencidos, com declarações, recusados ou adiados. A comissão de guerra (composta pelo marquês de Fronteira, José Manços de Faria, Fortunato José Barreiros, Fontes, Luís da Câmara Leme, José Joaquim de Castro, Sousa Pinto, António José de Melo, o visconde de S. Januário e Palmeirim) aprovava a linha mas com vogais vencidos (entre os quais se contava o próprio visconde de S. Januário) e com muitas declarações no sentido de que algumas condições fossem satisfeitas (directriz e construção de uma segunda estação em Lisboa)²⁸⁷. Nestes moldes, o projecto aprovado pelos deputados nem sequer seria presente à câmara alta.

3.4.8.2 | O GOVERNO CAI

Na fase final da vida do executivo a fé nos melhoramentos materiais mantinha-se. Na discussão do orçamento, a comissão respectiva refere a urgência em terminar as linhas do Douro, Algarve e

²⁸² PEZERAT, 1867. BRANDÃO, 1878. SARMENTO, 1878.

²⁸³ COE, 1880: 115.

²⁸⁴ COE, 1880: 394.

²⁸⁵ AHM. Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Relatório para o estudo militar do caminho de ferro de Lisboa ao Pombal. Carlos Roma do Bocage. Parecer em separado. Exposição apresentada pela maioria. Domingos Pinheiro Borges. [Exposição sobre os relatórios da maioria e minoria sobre o estudo militar do caminho-de-ferro de Lisboa a Pombal]. div. 3/20/25/29.

²⁸⁶ PAIXÃO, 1979.

²⁸⁷ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas, fazenda e guerra sobre a linha de Lisboa a Pombal].

Alentejo e iniciar o caminho-de-ferro de fronteira (entre os de leste, Beira Alta e Douro), o ramal de Viseu ou a linha do Vouga e as ferrovias de Pombal, Sintra e cintura de Lisboa, o que associado às obras em estradas, portos e faróis, custaria ao estado mais de 50 000 contos. Para lhes fazer face, a comissão sugeria o recurso à garantia de juro oferecida a empresas sérias, que se tivesse sido aplicada antes pelos regeneradores teria poupado milhares de contos ao tesouro. Mesmo com este compromisso de continuar a política ferroviária (infirmo a pretensão tibieza da grei progressista) o governo não deixou de ser atacado pelos seus opositores... pelo seu despesismo²⁸⁸. A *conversão* dos progressistas não agradou a pares como Vaz Preto (que continuava sem linha-férrea à porta de casa), o conde de Rio Maior ou Carlos Bento para quem “*chegou, porém, a ocasião de senão dever continuar no uso do mesmo expediente, e, por consequencia, de não se estar a decretar esses melhoramentos sem regra, nem cautela*”²⁸⁹ e optar pelas *economias* e moralidade.

A curto prazo, a única viagem feita pelo governo seria para os bancos da oposição. À questão da linha do oeste, juntar-se-ia a questão de Lourenço Marques e as contumazes dificuldades financeiras, que levaram o governo a encetar uma nova reforma fiscal. A 22-3-1881 Fontes apresentava uma moção de censura que não passaria por um voto. Braamcamp ainda pede mais uma *fornada* ao rei, mas D. Luís não cede e o governo é forçado a demitir-se²⁹⁰. A conclusão das linhas do Alentejo e Algarve ficava por aprovar e a isenção de direitos alfandegários à CCFG, em diferendo com um súbdito inglês que contava com o auxílio do seu governo, ficava por atribuir.

3.4.9 | OS ÚLTIMOS MELHORAMENTOS DOS REGENERADORES

D. Luís voltava-se novamente para os regeneradores. Rodrigues Sampaio assumia a chefia do governo com Fontes nos bastidores, até que em 12-11-1881, após as eleições de 21-8-1881, Fontes toma o leme para acabar com divergências no seio do gabinete e lidar com a ascensão do movimento republicano. O ministério de Rodrigues Sampaio não decretou nenhuma linha, mas ainda deixou uma marca na política ferroviária ao aprovar a lei da contabilidade pública que previa claramente no §1.º do art.º 37.º que “*nenhuma proposta de contrato provisorio, que tenha por fim a construção de (...) caminhos de ferro (...) poderá ser apresentada às côrtes, sem que o mesmo contrato tenha sido feito por concurso publico*”²⁹¹.

Já no poder, Fontes começa por aconselhar um abrandamento na construção ferroviária e a procura do equilíbrio orçamental (relatório da fazenda de 1882)²⁹², mas depressa substitui este objecti-

²⁸⁸ DCD, 17-1-1881, 19-1-1881 e 15-3-1881: 136-137, 178 e 937-939.

²⁸⁹ DCDPR, 15-5-1880: 647.

²⁹⁰ SOUSA & MARQUES, 2004.

²⁹¹ COLP, 1881: 117.

²⁹² DCD, 23-2-1882: 403-412.

vo por investimentos em caminhos-de-ferro, justificados pelos muitos indicadores que desde 1851 se tinham desenvolvido favoravelmente: o rendimento das alfândegas tinha quadruplicado, o comércio externo tinha crescido (em termos de importações e exportações, se bem que aquelas tivessem aumentado mais que estas), o número e a tonelagem de navios que visitava o reino aumentaram, os bancos tinham-se multiplicado, as viagens de comboio pelo país repetiam-se, milhares de passageiros e toneladas de mercadorias conheciam o conceito de mobilidade, o correio e os jornais tinham-se generalizado... Por outro lado a emigração continuava por estancar, a dívida pública crescia, grande parte do país continuava por cultivar e o analfabetismo grassava. A oposição, naturalmente, preferia lembrar os indicadores negativos e pedia uma pausa efectiva na construção ferroviária ou a construção de outras obras públicas como portos e estradas de acesso às estações²⁹³.

Fontes preferia caminhos-de-ferro e nestes uma nova ligação a Espanha. Contra os maus agouros de Vaz Preto, Casal Ribeiro na qualidade de embaixador em Madrid garante uma dupla ligação por Barca de Alva e Vilar Formoso a Espanha, com entroncamento em território espanhol. São também repescados e maquilhados os projectos dos progressistas para as linhas do Alentejo, Algarve e oeste (este resultante de novos contratos assinados com Henri Burnay e com a CRCFP)²⁹⁴.

Neste último caso, a mudança governamental foi positiva porque se conseguiu um melhor contrato em termos financeiros (com uma redução do valor da garantia de juro para 2% efectivos e da extensão sobre a qual esse valor incidiria), em termos de exploração (ao se colocar o início da linha numa nova estação em Alcântara) e em termos de coerência (na definição do término da linha na Figueira e não em Pombal). No entanto, não se resolviam muitos dos defeitos que anteriormente foram vislumbrados no contrato dos progressistas: a linha continuava a ser de segunda ordem e a atravessar uma zona que não prometia um movimento volumoso; continuava a ser um perigo do ponto de vista militar se a invasão seguisse determinadas condições; e, no caso de Burnay ser um testa de ferro (que era) da CRCFP, esta ficava com o monopólio de acesso à capital e podia usar a linha para desviar movimento da linha do norte e assim adiar a colocação da segunda via. Além disto, ao levar o caminho-de-ferro à Figueira e à linha do norte, o governo comprava uma guerra com a CCFBA que poderia invocar o paralelismo (como o faria) em relação ao seu troço entre a Pampilhosa e a Figueira. Nestes aspectos demonstrava-se que “*taes acusações* [dos regeneradores enquanto oposição] *eram apenas armas de guerra para conquistar mais depressa as cadeiras do poder*”²⁹⁵ e que os regeneradores queriam caminhos-de-ferro, desde que decretados por eles próprios. A gratuidade das linhas de Sintra e de Torres, a ligação do novo caminho-de-ferro às linhas da Beira Alta e do norte, a ligação directa entre Coimbra e a Figueira e a construção de uma segun-

²⁹³ ALEGRIA, 1990. MARTINS, 1885: 137-138. MATA, 1993. NAVARRO, 1887. SOUSA & MARQUES, 2004. TENGARRINHA, 1965. VALÉRIO, 2001b: 201. VALÉRIO, 2006c: 123-142.

²⁹⁴ DCD, 11-3-1882: 680-683 e 691-702.

²⁹⁵ DCDPR, 12-4-1882: 395 (Pereira de Miranda).

da estação em Lisboa eram ainda razões invocadas para justificar o renascimento do projecto, que desta vez merecia a aprovação da CDL (cujos membros se desconhecem), na condição de os trabalhos serem acompanhados por militares²⁹⁶. Nos pares demonstrou-se o mesmo receio que anteriormente quanto à questão militar (mais uma vez nas comissões quase metade dos vogais votavam contra ou com declarações), mas desta feita isso não impediu a aprovação do projecto que se transformou na lei de 2-5-1882²⁹⁷.

Tal como anteriormente esta linha ver-se-ia também envolvida em tramas judiciais, pois a ligação entre a Figueira e Coimbra era paralela à linha da Beira Alta e portanto foi impugnada pela CCFBA, o que atrasou sobremaneira a construção do caminho-de-ferro. Os regeneradores preferiam aprovar a medida e esperar pela decisão judicial, tal como haviam feito na linha da Guimarães em relação ao diferendo entre John Dixon e a CCFG (lei de 2-6-1882 isentando a CCFG de algumas contribuições fiscais²⁹⁸). Tal como outrora havia ainda muita polémica e conflitos de interesses pois António de Serpa era ao mesmo tempo director da CCFBA e ministro.

Muito mais contestado seria o financiamento da ligação de Barca de Alva e Vilar Formoso a Salamanca (adjudicado a um cartel de bancos denominado SP), *“porque é uma teima, um costumezinho que nós temos, e que o provérbio «meter a foice em ceira (sic) alheia» não nos castiga:*

– *Fazer obras na casa dos vizinhos.*

*Que importa que nos falem cá na sala, ou na cozinha, os móveis ou os utensílios indispensáveis? O que tem que a nossa agricultura não tenha estradas para levar os seus produtos aos mercados; que a nossa indústria têxtil viva ali na Covilhã entre rochedos, à espera que a linha da Beira Baixa lhe vá abrir passagem aos seus artefactos; que para ir ao Algarve seja necessário passar mais inclemências do que para atravessar a África; que Bragança se conserve na dependência do arcaico churrião se quer vir ao Porto?”*²⁹⁹.

O debate não se afigurava fácil por maior que fosse a necessidade de romper a temida *cintura de ferro* que Espanha apertava sobre Portugal e por maior que fosse o patriótico desejo de que *“as nossas locomotivas vão no meio de turbilhões de fumo, mostrar á Hespanha, com o silvo agudo da sua grande vitalidade, que, na parte mais occidental da península, ha um povo que sabe progredir – o que mesmo é que dizer-lhe que esse povo tem condições de vida para ser independente”*³⁰⁰. Esta argumentação não era sequer suficiente para convencer alguns membros das hostes regeneradoras. Se a *traição* de Pereira dos Santos era mais ou menos previsível tendo em conta a sua origem

²⁹⁶ AHM. Comissão de Defesa de Lisboa e seu Porto. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras, div. 3/20/38/4.

²⁹⁷ COLP, 1882: 83-85.

²⁹⁸ COLP, 1882: 116-117.

²⁹⁹ Apud ABRAGÃO, 1956b: 159-60.

³⁰⁰ DCD, 1-6-1882: 1802 (José Novais).

(Figueira da Foz, que em teoria ficaria com uma vantagem sobre o Porto no caso de se não fazer a ligação de Salamanca a Barca de Alva como pretendia a SFP, concessionária em Espanha das linhas de Salamanca e em Portugal da linha da Beira Alta), a de Joaquim António Gonçalves era mais grave, pois era portuense e mesmo assim falou contra o projecto³⁰¹. Estas dissensões deram ainda mais força aos tradicionais inimigos dos regeneradores. A discussão deste projecto, “*uma das mais violentas (...) que a história parlamentar regista*”³⁰², durou ao todo 34 dias motivando a intervenção de 44 parlamentares, inflamando também o exterior do parlamento com progressistas e republicanos a fomentar a agitação pública contra o projecto. Os regeneradores mobilizavam as câmaras municipais a seu favor e contavam com o apoio natural do Porto e da região do Douro, onde queriam conquistar a simpatia dos sectores financeiros e neutralizar a influência dos progressistas³⁰³.

Nos pares a tarefa parecia igualmente difícil (apesar de os regeneradores estarem ali em maioria) ao começar antes mesmo da discussão do parecer das comissões, com a rara apresentação de representações dos concelhos, tanto a favor como contra a proposta. A comissão de obras públicas era acusada de se ter reunido de modo a excluir João Crisóstomo (que de facto não assina a consulta) e redigira o seu parecer em tempo recorde³⁰⁴. Mesmo assim, o tempo restante da sessão não parecia suficiente para aprovar o diploma e alguns pares prometiam retardar a discussão com pedidos de novas opiniões, pelo que o governo, para obstar a estes inconvenientes, pede e obtém do rei a prorrogação da sessão parlamentar. A tudo isto juntava-se ainda a falta de documentação sobre as negociações (a qual não existia por alegadamente terem sido verbais³⁰⁵), acusações de benefício aos republicanos em troca do seu voto e o aparecimento de uma proposta da FS&V para tomar de arrendamento as linhas do Minho e Douro³⁰⁶ para formar um ambiente muito adverso ao governo. Depois de 18 dias de discussão marcados por violentas censuras, o projecto foi aprovado com alterações relativas às condições de tracção (não poderiam ser inferiores na ligação a Barca de Alva) e à necessidade de se ouvirem as instâncias militares, que rapidamente foram aceites pelos deputados. A lei sairia em 22-7-1882³⁰⁷.

Apesar de toda esta polémica e de um pequeno escândalo de troca de votos favoráveis ao negócio de Salamanca pela construção da linha do Algarve com os deputados algarvios, o governo manteve-se firme e em 1883 continuou a propor muitos quilómetros de caminhos-de-ferro (linhas do

³⁰¹ DCD, 22-5-1882 e 1-6-1882: 1764-1766 e 2031-2036

³⁰² CORDEIRO, 1999: 52.

³⁰³ CORDEIRO, 1999: 49-50. FERNANDES, 2007: 331-332. SOUSA, 1979. Ver anexos 22 e 24.

³⁰⁴ DCDPR, 14-6-1882: 857-861.

³⁰⁵ SANTOS, 1884, Documentos relativos ao caminho de ferro de Salamanca publicados no Diário do Governo.

³⁰⁶ AHP. Câmara dos Dignos Pares do Reino. Secção do Arquivo. 1882. Proposta de Fonseca Santos e Vianna, sec. 5, cx. 1, doc. 13.

³⁰⁷ COLP, 1882: 246-247.

Tua, Algarve e Beira Baixa e ramal de Viseu)³⁰⁸. Do estrangeiro continuavam a chegar notícias que demonstravam o grande atraso que Portugal manifestava em relação ao resto da Europa em termos de extensão da rede ferroviária. Internamente, os engenheiros nacionais aconselhavam a construção de mais vias-férreas internacionais para trazer ao porto de Lisboa, que a breve trecho iria ser alvo de melhoramentos, o movimento de toda a Europa e América³⁰⁹. Malgrado algum descontentamento a respeito das condições militares, financeiras e técnicas dos caminhos-de-ferro, o projecto sobre as linhas da Beira Baixa, Tua e Viseu seria aprovado (lei de 26-4-1883)³¹⁰. Com três linhas de uma só vez, Fontes adulava muitos parlamentares que ainda não dispunham de vias-férreas à porta de casa, mas já não os parlamentares algarvios que após o insucesso do concurso para adjudicação das linhas do sul (aberto por lei de 29-3-1883³¹¹) mostravam o seu desalento. O seu desânimo, porém, não duraria muito tempo, pois Fontes rapidamente ordenou a construção e exploração por administração directa das linhas do sul e sueste (decreto de 17-9-1883)³¹². Entretanto, o concurso para atribuição das linhas da Beira Baixa, Tua e Viseu (decretos de 2-8-1883, 30-8-1883 e 28-9-1883) ficava deserto por questões relativas à sua remição. Nada que desanimasse os regeneradores que reformam as condições de resgate e reabrem a praça, conseguindo adjudicar os três caminhos-de-ferro (decretos de 6-10-1883, 21-11-1883 e 22-11-1883), como veremos no capítulo seguinte.

Aos parlamentares algarvios juntaram-se outros que responsabilizavam o governo pelos abusos das companhias estrangeiras: a CCFBA levantara obstáculos à linha do oeste, recebera um pagamento irregular pela sua linha e ainda pedira indemnizações ao estado pelos excessos da sua fiscalização; na CRCFP persistiam os maus serviços³¹³. A isto juntava-se o receio de que Espanha quisesse isolar Portugal através de uma *cintura de ferro* paralela à fronteira o que levou Mariano de Carvalho (na discussão da adjudicação das linhas do Tua, Beira Baixa e Viseu) a propor a obrigatoriedade de as administrações das companhias ferroviárias privadas possuírem uma maioria de portugueses. O governo aceita a proposta, na sequência da qual teve lugar a assembleia-geral *selvagem* da CRCFP que reformou os seus estatutos e afastou o comité de Paris da sua direcção, substituindo-o pelo grupo do conde da Foz, homem detentor de uma enorme fortuna e correligionário dos regeneradores, e, em termos de origem do financiamento, pela Alemanha. Também Burnay, concessionário do ramal de Viseu, recusou seguir a lei desistindo da sua concessão, que acabou por ir parar às mãos do conde da Foz a quem já tinha sido adjudicada a linha do Tua e que acabou por formar a CNCF. Burnay e Mariano pertenciam a grupos político-económicos diferentes (Mariano seguia o

³⁰⁸ DCD, 31-1-1883, 11-3-1882 e 19-1-1883: 217-218, 680-683 e 87-91.

³⁰⁹ ROPM, t. 14 (1883), n.º 167: 412-425; t. 16 (1885), n.ºs 181-184: 1-96 e 113-115.

³¹⁰ COLP, 1883: 97-98. FINO, 1883-1903, vol. 1: 562-564.

³¹¹ COLP, 1883: 60-63.

³¹² COLP, 1883: 279-280.

³¹³ DCD, 3-4-1883, 7-4-1883 e 8-5-1883: 948-950, 992 e 1453. PAÇÔ-VIEIRA, 1903: 284-289.

conde da Foz, apesar de pertencerem a *partidos* distintos) e a rivalidade entre ambos entrou nas próprias câmaras legislativas³¹⁴.

Malgrado este impulso nacionalista, a acumulação de escândalos e o crescendo do republicanismo (até dentro dos próprios caminhos-de-ferro³¹⁵) desgastaram o governo. Em 1886, uma questão entre Braga e Guimarães conduz a um conflito parlamentar e a recusa do rei em dissolver a câmara leva Fontes à demissão. Luciano de Castro era o senhor que se seguia³¹⁶.

3.4.10 | OS ÚLTIMOS SUSPIROS

As principais preocupações do novo governo passavam por levantar o crédito público e atingir o equilíbrio orçamental pela mais rigorosa *economia*, redução ou adiamento de despesas, não-admissão de nenhum novo encargo sem lhe criar a receita respectiva, melhor fiscalização na cobrança de impostos e nova pauta alfandegária. Só esgotados estes recursos, se recorreria ao imposto. Quanto a caminhos-de-ferro, continuavam-se os estudos (que baseariam uma importante medida que o governo proporia dois anos depois, como veremos³¹⁷), as obras iniciadas e a construção da rede rodoviária. Deste modo “*caminharemos com passos seguros, sendo certo que a definitiva regularização da situação financeira será o meio mais energico para rapidamente adiantarmos a obra civilizadora há trinta e cinco annos encetada, sem repetirmos erros ou sermos arrastados por imprevidencias que ao paiz têm custado e custam dolorosos sacrificios*”³¹⁸.

Porém, o governo parecia mais interessado em melhorar o sistema de informação estatística, através da criação do ministério da agricultura, comércio e indústria pois “*quando se discute uma questão de caminhos de ferro, nunca se póde saber qual o rendimento provavel d’este melhoramento, porque não ha estatistica agricola, nem industrial, nem nenhum dos elementos indispensaveis que nos outros paizes se encontram*”³¹⁹. Neste âmbito é formada uma comissão para reorganizar os serviços de exploração e fiscalização dos caminhos-de-ferro em Portugal (portaria de 26-10-1886) que provavelmente é a responsável pelo regulamento para a fiscalização da construção de vias-férreas aprovado por decreto de 15-3-1888. A política de regulamentação do governo continuaria ainda com a aprovação do regime de cobrança do imposto de trânsito (decreto de 20-9-1888)³²⁰.

A oposição regeneradora, pela voz de João Franco e Santos Viegas (II), via no novo ministério da agricultura um esvaziamento de funções do das obras públicas e acusava o governo de não que-

³¹⁴ GOMES, 2009a: 5. MÓNICA, 2005-2006, vol. 1: 723-724. PINHEIRO, 1986: 511.

³¹⁵ BARRETO, 1999. SOUSA, 2009.

³¹⁶ SOUSA & MARQUES, 2004.

³¹⁷ AHMOP. Processos individuais. Augusto César Justino Teixeira; Francisco Perfeito de Magalhães. COLP, 1886: 187.

³¹⁸ DCD, 15-4-1887: 94 (relatório do estado da fazenda).

³¹⁹ DCD, 22-2-1886: 482 (Mariano de Carvalho).

³²⁰ AHMOP. Processos individuais. Augusto César Justino Teixeira; Jacinto Heliodoro da Veiga. COLP, 1888: 106-109. FINO, 1883-1903, vol. 2: 231-241 e 247-251.

rer caminhos-de-ferro. Três dias de discussão sobre a mudança ministerial não augurava nada de bom ao novo governo³²¹, que acabou por rever as suas prioridades e a dar andamento ao negócio ferroviário, repetindo o que fizera anos antes: iniciar a governação com um discurso tímido para depois avançar com medidas de alargamento da rede. Em 1886 e 1887, o governo concede a linha de Cascais e de cintura de Lisboa à CRCFP (alvarás de 7-7-1886 e 9-4-1887), do litoral do Algarve alvará de 2-12-1887), de Coimbra a Lousã por Arganil (alvará de 10-9-1887) e de Vendas Novas a Santarém (decreto de 2-9-1887), além de legislar no sentido de se poder substituir estradas por caminhos-de-ferro na rede rodoviária (lei de 21-7-1887)³²². Corriam ainda rumores sobre um alegado arrendamento das linhas do Minho e Douro à CRCFP à sombra do plano de romper a *cintura de ferro* espanhola (que nunca se veio a realizar e que era aliás muito mal visto pelos próprios membros do governo)³²³. À excepção da medida sobre o assentamento de caminhos-de-ferro nas estradas, todas as outras foram tomadas sem audição do legislativo. O governo era acusado de favorecer a CRCFP (o que era infundado porque as vias em questão podiam ser consideradas ramais das suas linhas e como tal poderiam ser concedidas por decreto) e Mariano de Carvalho (o mentor da *nacionalização* da companhia e sua entregue ao grupo financeiro ao qual pertencia) de querer fazer com os seus amigos o que os regeneradores haviam feito com Burnay no negócio de Salamanca, de não defender as linhas públicas (a linha até Portimão estava incluída na lei de 29-3-1883 que previa a construção pelo estado, mas só no caso de não aparecerem interessados na sua construção), de descuidar a vertente militar dos caminhos-de-ferro (nas concessões de Cascais e de Santarém a Vendas Novas, malgrado a curta extensão e isolamento da primeira) e de infringir a “*legislação em vigor* [decreto de 31-12-1864] e escandalisa[r] os homens sérios, os que ainda não chafurdaram n’este pelago de negociatas, em que a politica portuguesa ameaça submergir-se”³²⁴. Repetiam-se as cenas verificadas dez anos antes com Filipe de Carvalho, invertendo-se os papéis de *réu* e *acusador* e nem os parlamentares do Algarve (Luís de Bivar, visconde de Bivar ou Coelho de Carvalho) se deixavam convencer, tornando-se os principais contestatários da concessão da linha do litoral algarvio³²⁵.

Em 1888, o governo toma duas grandes iniciativas em relação ao negócio ferroviário (além dos já citados decretos regulamentadores do sector). Em Janeiro propõe o arrendamento da rede alentejana (incluindo a construção da ligação a Espanha e à linha do leste) juntamente com um projecto de colonização da província. Em Junho, a conclusão da rede a norte do Mondego em via reduzida (prolongamento da linha do Tua a Bragança, linha do Tâmega até Chaves, linha de Braga a Cavez, linha de Mangualde a Recarei, linha de Vidago a Vila Franca das Naves), mediante garantia de juro

³²¹ DCD, 22-2-1886: 482-484 e 490-491.

³²² COLP, 1886: 347-349; 1887: 179-182, 309-310 e 629-631.

³²³ CORDEIRO, 1999: 59-63.

³²⁴ DCDPR, 23-4-1888: 624 (Vaz Preto).

³²⁵ DCDPR, 3-4-1888, 10-4-1888, 11-4-1888 e 16-4-1888: 504, 536-539, 551-552 e 573-574.

numa tentativa de dar independência económica à linha do Douro, de colmatar o défice de exploração da linha de Salamanca, de desenvolver a agricultura transmontana e de centrar no Porto o tráfego de todo o norte e parte do centro de Portugal³²⁶. Os estudos preliminares destas ferrovias (a cargo dos engenheiros Perfeito de Magalhães, Justino Teixeira e provavelmente Espregueira) já vinham sendo feitos desde 1886. A proposta final acabaria por não beneficiar tanto o Minho como se pretendia, pois tanto a linha do Lima como a de Braga a Monção ficariam de fora³²⁷.

Apesar de aprovada pelas comissões, nenhum destes projectos de lei chegaria ao parlamento, provavelmente pelas críticas que os acompanhavam por parte da oposição e da imprensa³²⁸. O projecto para o complemento da rede a norte do Mondego acabou remodelado e dividido no ano seguinte por questões de concurso e em função de as linhas previstas serem ou não prolongamentos de vias existentes: numa primeira parte incluía-se o caminho-de-ferro de Coimbra à Covilhã (CCFM) e o do Tua (CNCF); numa segunda parte eram encaixados os restantes³²⁹. Além disto, a única novidade seria o alargamento das bitolas das linhas de Coimbra a Arganil e de Vendas Novas a Santarém (decretos de 15-3-1888 e 20-9-1888 e alvarás de 8-11-1888 e 17-12-1888)³³⁰.

Estas propostas governamentais e a confirmação da profissão de fé nos caminhos-de-ferro foram recebidas com entusiasmo pelos deputados progressistas e regeneradores que eram agraciados com uma linha: Firmino João Lopes e Ferreira de Almeida em relação à linha do Tua; António Baptista de Sousa, Azevedo Castelo Branco, Fernandes Vaz (II) e José de Alpoim pela do Corgo até Vila Franca das Naves. No entanto notava-se uma certa descrença na exequibilidade da totalidade do projecto, o que levou aqueles deputados a pugnarem pela construção das *suas* linhas em detrimento das *adversárias*³³¹.

Entretanto irregularidades e atrasos nas construções das linhas da Beira Baixa (directriz e questão do túnel da Gardunha), oeste (adiamento da construção da ligação directa de Alfarelos à Figueira), Algarve, Tua (atritos quanto ao serviço comum da estação de Foz Tua), Viseu e urbana do Porto catalisavam as críticas da oposição e até do progressista Ferreira de Almeida (que na legislatura seguinte seria mesmo eleito nas listas regeneradoras)³³². Cumulativamente a *salamancada* explodia nas mãos do governo quando o cartel bancário revela a sua preocupante situação financeira à conta do negócio (o subsídio governamental não impedia a existência de défice na exploração) e pede

³²⁶ DCD, 16-1-1888 e 1-6-1888: 130-132 e 1813-1819. MONTENEGRO, 1889. PEREIRA, 2010b. PEREIRA, 2012g. PEREIRA, 2011i. Ver anexo 17 e mapa 30-33.

³²⁷ AHMOP. Processos individuais. Augusto César Justino Teixeira; Francisco Perfeito de Magalhães; GCFPH, a. 1, n.º 16 (1-11-1888): 234 e 245-246; n.º 17 (16-11-1888): 262-264; n.º 18 (1-12-1888): 278. ESPREGUEIRA, 1890. SOUSA, 1932.

³²⁸ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre o complemento da rede ao norte do Mondego] e [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre o arrendamento das linhas do sul e sueste]. SOUSA, 1907a: 210.

³²⁹ DCD, 29-5-1889: 927-929.

³³⁰ COLP, 1888: 106 e ss., 384-386, 445 e ss. e 517 e ss.

³³¹ DCD, 9-5-1888, 11-5-1888, 29-5-1889, 3-6-1889, 12-6-1889, 15-6-1889: 1498-1499, 1548-1549, 926-927, 997-998, 1183-1186, 1248.

³³² COLP, 1888: 405. DCD, 14-4-1888 e 23-4-1889: 1060 e 405-406. DCDPR, 13-5-1889 e 19-6-1889: 238-239 e 541.

nova ajuda ao estado. A comissão nomeada por portaria de 23-11-1887 (composta por António de Serpa, Fuschini, João Joaquim de Matos, Tomás Nunes da Serra e Moura e Manuel Raimundo Valadas) confirma um ano depois (29-12-1888) que os 135 contos dados pelo governo só cobriam 1,5% do custo total (subavaliado, de resto, nos orçamentos do SP), as despesas de exploração excediam em muito as receitas, a companhia não conseguia colocar no mercado nem acções nem obrigações, a ruína dos bancos seria uma calamidade para o Porto e auxiliar o sindicato seria do interesse da cidade, do país e das linhas da Beira Alta e do Douro. O governo aproveita então um parecer existente sobre a apropriação do porto de Leixões para fins comerciais e remodela-o no sentido de auxiliar o SP (projecto de lei de 14-6-1889), dobrando a garantia (270 contos) e entregando-lhe o projecto (lei de 29-8-1889). O SP forma a CDCFP a quem encarrega de realizar a obra³³³. Aproveitando a oportunidade, Burnay conspira junto dos seus aliados no parlamento para impedir o alegado arrendamento das linhas do Minho e Douro à CRCFP, acabando por o conseguir. As linhas mantinham-se no estado³³⁴.

Como seria de esperar, a duplicação de um subsídio a um negócio que já tinha dado prejuízo ao tesouro foi altamente criticado pela oposição. Muitos exigiam um inquérito com efeitos suspensivos à questão e à gestão do SP sem o qual o processo mais não seria que uma “*verdadeira parodia do expediente, usado ha annos, n’um pais nosso vizinho, de fuzilar interinamente e mandar depois formar processo ao fuzilado*”³³⁵. As sessões por diversas ocasiões tornaram-se especialmente violentas, mas no final o projecto foi aprovado, bem como a realização de uma comissão de inquérito mas sem efeitos suspensivos. Nos pares, o regenerador Hintze Ribeiro historia a questão de modo a isentar o seu *partido* de responsabilidades e colocá-las em cima de Braamcamp, que decretou que a linha tinha de ir a Salamanca, e do seu correligionário Lourenço de Carvalho que a incluía no seu plano geral. Por seu lado, os progressistas culpavam os regeneradores pela questão, a qual tentavam agora corrigir. O projecto acabou por ser aprovado com muitas críticas ao governo, que por sua vez apontava o despesismo dos regeneradores com as linhas do Minho, Douro e Algarve e com os portos de Lisboa e Leixões como a causa da persistência do défice³³⁶.

Apesar do desgaste, o governo não cairia. A queda do executivo aconteceria mais tarde, sendo precedida pela demissão dos ministros das obras públicas e fazenda, alegadamente por desinteligências internas (Mariano de Carvalho por se achar desautorizado na implementação do seu plano financeiro; Emídio Navarro por um negócio com companhias vinícolas). Só o diferendo com Ingla-

³³³ COLP, 1889: 376-378. SOUSA, 1978.

³³⁴ DCD, 14-6-1889: 1217-1222. CORDEIRO, 1999: 62-63. ESPREGUEIRA et al., 1889.

³³⁵ DCD, 22-6-1889: 1350-F (Dias Ferreira).

³³⁶ DCD, 12-1-1889: 60 e ss. (relatório do estado da fazenda). DCPR, 27-6-1889: 617-624.

terra poria fim ao governo progressista (13-1-1890), chamando D. Carlos ao poder o chefe dos regeneradores, António de Serpa, para minorar as sequelas do conflito³³⁷.

3.5 | PONTO FINAL?

O discurso de apresentação do novo ministério, a resposta à coroa e o relatório da fazenda de 19-5-1890 de João Franco pareciam indicar que a questão ferroviária estava encerrada, pelo menos temporariamente. Não eram propostos novos caminhos-de-ferro, reforçando-se a ideia de que este tipo de investimento seria suspenso³³⁸. Só melhoramentos ao nível da exploração, tanto ao nível público como privado, como alargamento de estações (linha do Algarve, ramal de Setúbal, linha do leste, linha de cintura), aumento das vias de resguardo (estação de Coimbra) ou duplicação da via eram realizados³³⁹, indispondo os deputados das zonas que ainda não tinham caminhos-de-ferro e que se apressam a propô-los: Alfredo Brandão e Elvino de Brito a linha de Arganil à Covilhã; António Baptista de Sousa e Eduardo José Coelho a rede a norte do Mondego (projecto naturalmente defendido pela classe engenheira³⁴⁰); Fialho Machado o caminho-de-ferro de Pias a Barrancos; Alves Passos (II) a conclusão da rede do Minho; Matoso Corte Real o ramal de Alfarelos; Jerónimo Pimentel e Francisco Machado a continuação da linha de Guimarães por Trás-os-Montes; Tomás Ribeiro (nos pares) a ligação entre as linhas da Beira Alta e do Douro por Viseu³⁴¹.

A estas propostas, o ministro das obras públicas, Arouca, respondia com a promessa da apresentação de um plano de rede. Multiplicavam-se também as queixas sobre obras e estações na linha da Beira Baixa (Ruivo Godinho, Vaz Preto), sobre o plano da CRCFP de centralizar toda a circulação no Rossio (Margiochi), sobre irregularidades na linha de Arganil (Monteiro Cancela), sobre a transferência das linhas de norte e leste e as do estado para as mãos de um grande sindicato (conde de Bertandos), sobre acidentes nas linhas (Costa Lobo) e sobre a falta de estradas. Os reparos vinham de todo o parlamento, sobretudo na questão da linha urbana de Lisboa. As tarifas passam também a ser usadas como arma de arremesso contra o governo. Esperava-se delas a resolução da crise agrícola que afectava Portugal na altura. Tanto se sugeria a sua redução, como uma alteração no seu sistema (fazendo-as depender do peso da mercadoria e não da distância percorrida) de modo a proteger os produtos portugueses face aos estrangeiros³⁴².

³³⁷ SOUSA & MARQUES, 2004.

³³⁸ DCD, 15-1-1890, 12-5-1890 e 19-5-1890: 57-58, 185-186 e 271 e ss.

³³⁹ AHMOP. JCOPM. Cx. 36 (1891), pareceres 20447 (11-6-1891), 20475 (18-6-1891), 20534 (9-7-1891), 20537 (9-7-1891), 20557 (13-7-1891) e 20947 (26-10-1891).

³⁴⁰ VILLAS-BOAS, 1890.

³⁴¹ DCD, 7-5-1890, 10-5-1890, 26-6-1890, 4-7-1890, 11-7-1890, 21-7-1890 e 23-7-1890: 137, 158-159, 883-888, 1016, 1152-1153, 1413 e 1464-1466. DCDPR, 23-7-1890 e 6-8-1890: 715-716 e 800-801.

³⁴² DCD, 17-5-1890, 11-7-1890 e 5-8-1890: 253-254, 1153 e 1683-1685. DCDPR, 9-5-1890, 21-5-1890 e 23-6-1890: 136, 191-195 e 338-339.

Os dois grandes *partidos* preferiram entrar num ciclo vicioso de culpabilização mútua, vendo que a situação financeira do país cada vez se degradava mais: “*o illustre deputado quando lhe convinha mostrar que as responsabilidades eram do partido regenerador, dizia «tanto de annuidades; tanto de garantia para o caminho de ferro de Ambaca; tanto de garantia para o caminho de ferro de Torres Vedras; tanto de garantia para obras que foram votadas pelas camaras regeneradoras»; mas, quando depois precisava mostrar que o partido progressista havia feito alguma cousa, já sabia então dizer: «construímos em quatro annos tantos kilometros de caminhos de ferro»*. (Riso. – Apoiados.) *Construímos?! Mas isto é absolutamente falso.* (Apoiados.)”³⁴³.

Entretanto, o diferendo com Londres à conta do ultimato causava agitação social com manifestações no próprio parlamento e na rua, forçando o governo a pedir a demissão a 16-9-1890³⁴⁴. Depois de um mês de crise política, o rei nomeava um ministério *apartidário* liderado por João Crisóstomo que suspende definitivamente a política de fomento, uma vez que “*a questão dos trabalhos publicos em Portugal está em grande parte terminada, porque os poucos que há vão findar em breve*”³⁴⁵. O essencial era gerir o que estava construído, reformando-se o regulamento de fiscalização sobre as linhas privadas (decreto de 21-2-1891) ou concedendo-se linhas sem encargo para o estado (caso do prolongamento de Guimarães a Fafe)³⁴⁶. Num projecto de lei apresentado pelo regenerador João de Paiva para atender ao estado de fazenda propunha-se claramente que nenhum caminho-de-ferro fosse construído enquanto houvesse défice no orçamento. No mesmo diploma as preocupações do deputado passavam pela agricultura, colónias, economias, ensino, protecção e estradas³⁴⁷.

Numa altura em que Portugal sofria os primeiros sintomas da crise iniciada nos Estados Unidos da América em 1890 (e que persistiriam durante toda a década), as últimas grandes questões ocorreram com a CRCFP, que desde 1889 revelava algumas dificuldades de tesouraria derivadas de uma quebra dos seus rendimentos. A isto juntavam-se os esforços de investimentos realizados em Espanha (incluídos na estratégia de furar a *cintura de ferro* castelhana), a construção de dezenas de quilómetros de linhas em Portugal sem garantia de juro e dificuldades na angariação de capital após a *nacionalização* da companhia, que culminariam em nova suspensão de pagamentos em 1892³⁴⁸ (a CNCF também suspenderia os pagamentos das obrigações, mas este assunto não seria trazido ao parlamento³⁴⁹). O governo em 13-1-1892 ordena a realização de uma sindicância à companhia (comissão composta por António de Serpa, Ernesto Madeira Pinto, Perfeito de Magalhães, Manuel Francisco de Vargas e Augusto César Guimarães da Silva), que no parlamento era acusada de pre-

³⁴³ DCD, 19-6-1890: 787 (João Franco).

³⁴⁴ RAMOS, 1994: 181-185. SOUSA & MARQUES, 2004.

³⁴⁵ DCD, 17-3-1891: 4 (Tomás Ribeiro).

³⁴⁶ COLP, 1891: 50 e ss. e 113 e ss.

³⁴⁷ DCD, 17-6-1891: 2-19.

³⁴⁸ PINHEIRO, 1986: 501. PINHEIRO, 1997: 154. SALGUEIRO, 2008: 92-102. TORRES, 1985: 96 e ss.

³⁴⁹ GCFPH, a. 4, n.º 86 (16-7-1891): 214-215; n.º 101 (1-3-1892): 68-69.

judicar o crédito nacional por associar as suas obrigações ao estado³⁵⁰. Dias depois, João Crisóstomo admite que o seu ministro da fazenda fizera pagamentos ilegais à CRCFP no valor de 2 600 contos, pedindo por isso a demissão. Mariano confessa não só essa entrega, mas muitas mais no valor total de 15 700 contos, como uma forma de salvar não a companhia mas o crédito nacional que se afundaria com a empresa se esta falisse³⁵¹.

O rei chama Dias Ferreira, que constitui um governo de elementos independentes. Os republicanos aproveitavam o caso da CRCFP e o relatório da sindicância para denegrir o regime ao passo que os monárquicos se digladiavam em torno da habilidade de Mariano de Carvalho, do alegado desaparecimento de 4 000 contos dos cofres da companhia à custa do túnel do Rossio e das queixas contras as companhias privadas e os seus dirigentes³⁵². A norte, a CDCFP revelava-se incapaz de continuar a exploração das linhas até Salamanca, o que poderia levar à perda da concessão para Espanha, pelo que o estado ordena à direcção dos caminhos-de-ferro do Minho e Douro que tome conta das linhas (decreto de 1-4-1892)³⁵³. A CRCFP via-se também em perigo de suspender a exploração, o que leva o governo a nomear uma comissão de administração (Barros Gomes, Teles de Vasconcelos, conde de Magalhães, Manuel de Castro Guimarães, Vitorino Vaz Júnior, Danican Philidor, Armand Ferré, Kergall e Heinrich Hohenemser) para gerir as linhas por conta da companhia e impedir que as receitas da companhia pudessem ser arrestadas ou embargadas (decreto de 21-4-1892). O decreto indispos os comités de obrigacionistas que queriam reaver o seu dinheiro, levando à necessidade de se chegar a um acordo³⁵⁴.

Das medidas entretanto propostas pelo governo para resolver a crise, nenhuma incluía caminhos-de-ferro. As palavras de ordem eram redução de despesa e desenvolvimento da agricultura e indústria (o decreto de 1-12-1892 é um bom exemplo dessa política ao tentar reduzir a despesa na exploração das linhas do estado e na fiscalização das linhas privadas³⁵⁵). Oliveira Martins na fazenda em Fevereiro de 1892 propõe e aprova um convénio unilateral com os credores externos para atenuar o serviço da dívida (lei de 26-2-1892, art.º 8.º, aplicada por decreto de 13-6-1892), que representava uma bancarrota parcial do estado português³⁵⁶. Estas e outras medidas do ministro que seguiam um paradigma diferente (assente na colonização do sul do reino, no protecçãoismo e substituição de importações, na aposta na instrução, no fomento do cooperativismo financeiro, no investimento nas colónias e na marinha mercante e sobretudo na paralisação do programa de obras públicas e na nacionalização dos caminhos-de-ferro para evitar que a riqueza por eles realizada saísse do

³⁵⁰ COLP, 1892: 3. DCD, 11-1-1892: 3-6. DCDPR, 11-1-1892: 2-9.

³⁵¹ DCD, 14-1-1892: 2-4. FERNANDES, 2007: 615-621.

³⁵² DCDPR, 3-2-1892: 1-2 e 10. SOUSA & MARQUES, 2004.

³⁵³ COLP, 1892: 94.

³⁵⁴ COLP, 1892: 205-206. BARATA, 1945. SOUSA, 1941d.

³⁵⁵ FINO, 1883, vol. 3: 158-175.

³⁵⁶ COLP, 1892: 38 e 427-428.

país)³⁵⁷ desagradavam aos monárquicos e mesmo a colegas de Oliveira Martins no governo, que recusaram aplicar o convénio com os credores externos³⁵⁸.

Rapidamente seria o grupo remodelado (27-5-1892), com a saída de Oliveira Martins da fazenda (substituído pelo próprio presidente do conselho) e do visconde de Chancelheiros das obras públicas (rendido pelo engenheiro Pedro Vítor). O novo governo contava com o apoio e a presença dos regeneradores de Hintze Ribeiro, mantendo-se, porém, “*impreterível e fatal destruir o desequilíbrio orçamental, por meio de diminuição de despesas, e de aumento de receitas*”³⁵⁹. A chamada *Vida Nova* soçobrava à partida e as práticas tradicionais regressavam. Com o passar do tempo as câmaras e os próprios apoiantes regeneradores começaram a levantar obstáculos à governação. O estado da CRCFP e da CDCFP eram assuntos recorrentes nas câmaras, sobretudo na dos pares. A sindicância à CRCFP seria publicada em finais de Setembro de 1892 e concluía que a companhia havia esgotado o seu capital accionista e obrigacionista e estava sobrecarregada com uma dívida flutuante avultada, faltando-lhe os recursos necessários para pagar essa dívida, para solver os encargos das somas a despendar com a conclusão das obras em execução e para fazer face aos encargos permanentes de capital, além de referir muitas irregularidades na gestão da sociedade³⁶⁰.

A 20-2-1893, Dias Ferreira pedia a demissão sendo sucedido por um governo regenerador liderado por Hintze Ribeiro que mantinha o objectivo de reduzir a despesa³⁶¹. A crise levava a um desencanto com o fontismo que, aliado à falta de crédito, fez amainar a aposta nos melhoramentos materiais. Em termos de caminhos-de-ferro, só se concluíram os contratados ou construíram-se ramais. Quando em Fevereiro de 1893, o deputado Miguel Dantas propunha à câmara electiva um auxílio à companhia de que era principal accionista (CPPF), advertia antecipadamente: “*tranquiliem-se os animos, que não é do actual projecto que advirá aggravamento ás condições do thesouro, nem é do que tão parca e baldadamente se pede que podem arreceiar-se os medrosos e desconfiados*”³⁶². Ainda nesse ano, a proposta para a construção da linha de Messines a Lagos só era apresentada depois de os deputados algarvios Sárrea Prado e Francisco Machado provarem que o subsídio que se pagava à companhia de navegação da carreira entre Lisboa e o Algarve (que seria suspenso, caso aquela obra fosse realizada) era suficiente para pagar a prestação anual da empreitada³⁶³. Já o transmontano Eduardo José Coelho queixava-se da falta de viação acelerada na sua província, mas não se atrevia a apresentar uma proposta de despesa³⁶⁴.

³⁵⁷ MARTINS, 1987: 12-15 e 320-324.

³⁵⁸ RAMOS, 1994: 207-208.

³⁵⁹ DCD, 16-1-1893: 12.

³⁶⁰ DCDPR, 3-1-1893, 13-1-1893 e 28-1-1893: 3-5, 15-16 e 42. PORTUGAL, 1892.

³⁶¹ DCD, 23-2-1893: 3-4 e 8-9. SOUSA & MARQUES, 2004: 512-513.

³⁶² DCD, 17-2-1893: 2.

³⁶³ DCD, 21-6-1893: 42 e 46.

³⁶⁴ DCD, 22-6-1893: 15.

Nos anos seguintes, os caminhos-de-ferro estiveram arredados dos discursos da coroa e respectivas respostas. A resolução da questão com os credores externos (intentada, debalde, através de lei de 20-5-1893) tornara-se uma necessidade premente e indispensável³⁶⁵. Em termos férreos, apenas questiúnculas e pequenas queixas eram trazidas ao parlamento (caso de João Pinto do Santos em relação à linha da Beira Baixa que passava pela sua terra natal³⁶⁶). A afectação de fundos para o fomento diminuiu. O equilíbrio das contas públicas e a questão ultramarina passariam a marcar a agenda dos governos na década de 1890. O fontismo falia apesar de ter proporcionado ao país um crescimento, que permitiu manter desde 1850 a política de obras públicas, e ter criado condições para que nas décadas seguintes se saboreassem os resultados do investimento realizado³⁶⁷.

Com isto não se pretende dizer que o ministério das obras públicas tenha *fechado*, muito embora tal parecesse ser o desejo do republicano Jacinto Nunes, que se “*fosse um dia dictador (...), a primeira coisa que faria era cortar, fazer desaparecer, por completo, o ministerio das obras publicas (...), porque é por intermedio d’este ministerio, que estamos constantemente distribuindo dinheiro por alguns á custa de todos (...), dando á custa do compadre povo grossas fatias aos afilhados, Alem d’isto, é por este ministerio que se faz a grande corrupção eleitoral, que se vicia na sua origem o regimen representativo, se depravam os caracteres, e se desmoralizam os costumes*”³⁶⁸. Tal não era a opinião geral. A importância dos caminhos-de-ferro construídos era, aliás, reconhecida no desejo de não cortar na despesa de exploração e sobretudo nos diplomas de carácter geral cuja principal preocupação era manter em exploração as linhas pertencentes a empresas em falência (aplicavam-se a todas e não somente à CRCFP). Fora do ministério, havia ainda construções a fiscalizar (linha da Beira Baixa, ramal de Viseu) e garantias de juro a contabilizar e trabalhava-se no sentido de melhorar a qualidade e corrigir os defeitos na exploração das linhas: a CRCFP, a CCFBA, a CPPF e as direcções do Minho e Douro não deixaram de procurar fazer melhorias nas suas instalações, fosse o alargamento de estações, a construção de apeadeiros, a renovação de material circulante, o prolongamento de vias de resguardo, a duplicação da via, a substituição de tabuleiros nas pontes, obras que normalmente eram aprovadas pelo CSOPM. Ao mesmo tempo, surgiam propostas para a construção de linhas em via reduzida ou eram apreciadas alternativas aos caminhos-de-ferro em leito próprio³⁶⁹.

³⁶⁵ COLP, 1893: 114-117. PINHEIRO, 1986: 506-507. SERRÃO, 1896a: 54. SOUSA & MARQUES, 2004: 132.

³⁶⁶ DCD, 31-5-1893: 7-8.

³⁶⁷ LAINS & SILVA, 2005. MATA, 1988. MATA & VALÉRIO, 1993. PINHEIRO, 1992a: 179.

³⁶⁸ DCD, 22-6-1893: 7 (sessão nocturna).

³⁶⁹ AHMOP. CSOPM. Cx. 39 (1892-1893), pareceres 22423 (12-1-1893), 22500 (6-2-1893), 22513 (9-2-1893), 22527 (16-2-1893), 22572 (2-3-1893), 22729 (24-4-1893) e 22855 (2-6-1893); cx. 40 (1894), pareceres 23691 (12-3-1894) e 23718 (19-3-1894); cx. 41 (1894), pareceres 23786 (12-4-1894), 23911 (14-5-1894), 24025 (21-6-1894) e 24132 (26-7-1894); cx. 42 (1894-1895), pareceres 24406 (29-10-1894), 24691 (24-1-1895) e 24887 (11-3-1895); cx. 43 (1895), pareceres 25031 (18-4-1895) e 25374 (25-7-1895); cx. 44 (1895), pareceres 25359 (22-7-1895) e 25478 (29-8-1895); cx. 45 (1895), pareceres 25715 (7-11-1895) e 25758 (14-11-1895). DCD, 22-7-1899: 730-731. FOLQUE, 1899d. Ver anexo 28.

Entretanto era preciso regular a situação financeira da CRCFP, à qual se encontrava ligada a situação financeira da nação, pois os credores externos do estado tinham investido também na companhia, da qual o tesouro era igualmente credor. É neste sentido que o ministro das obras públicas, Bernardino Machado, pede ao parlamento (10-7-1893) autorização para tomar as medidas necessárias para assegurar o reembolso das quantias que o estado tinha a haver da CRCFP e a regularizar a sua situação financeira sem com isso incorrer em maiores despesas. Dois dias depois o diploma era discutido e ainda nesse dia aprovado pelos deputados o mesmo acontecendo dias depois nos pares. A urgência da questão determinou esta pressa, mas não impediu o criticismo da oposição, que, aliás, já vinha de trás (sobretudo pelas censuras do marquês de Valada³⁷⁰). Nos pares, ao lado do governo, votava o conde de Magalhães, *amigo de Vaz Preto*, mas ao mesmo tempo – e mais importante na hora da decisão – administrador da CRCFP³⁷¹. A lei subsequente de 27-7-1893 e o decreto de 9-11-1893 previam que uma cessação de pagamentos requerida pelo estado seria imediatamente declarada pelo poder judicial sem qualquer formalidade e ficavam suspensas todas as execuções sobre as companhias, que eram obrigadas a acordar uma convenção com os seus credores. Em caso de ausência de concordata a companhia entrava em falência e as suas concessões eram colocadas em hasta pública, podendo ser adjudicadas a outra companhia, entregues a uma comissão de credores (não se verificando o primeiro ponto) ou entregues ao estado (não se verificando as duas últimas situações). Em todo o caso, a exploração mantinha-se³⁷².

Na posse de nova moldura legal, o governo não perdeu tempo e, dois dias depois daquele decreto, pedia a declaração de cessação de pagamentos da CRCFP (emitida pelo tribunal do comércio em 13-11-1893). Seguidamente, nomeava uma comissão onde se reuniam os interesses do estado (Arouca, Arroio e Ernesto Madeira Pinto), da companhia (Carrilho, Manuel Pais Vilas Boas e Manuel de Castro Guimarães) e dos credores portugueses (Vitorino Vaz Júnior), franceses (Albert Lechat) e alemães (Heinrich Hohenemser). Era esta equipa que em 4-5-1894 chegava a um acordo assinado em Paris, aprovado pela assembleia-geral da CRCFP a 8, ratificado a 10 pela direcção e no dia seguinte pelo tribunal do comércio de Lisboa e pelo governo. Previa uma reconversão do capital obrigacionista com a emissão de novos títulos. Do seu lado, a CRCFP aprovava novos estatutos a 30-11-1894 e preparava-se para enfrentar novos desafios em virtude do novo convénio com uma administração composta na sua maioria de representantes dos obrigacionistas e de portugueses³⁷³.

³⁷⁰ DCDPR, 6-6-1893 e 7-6-1893: 164 e 174.

³⁷¹ DCD, 10-7-1893 e 12-7-1893: 6-7 e 18-32. DCDPR, 14-7-1893: 502-516.

³⁷² COLP, 1893: 482-483 e 813-816.

³⁷³ FINO, 1883-1903, vol. 3: 195-197, 216-225, 228-229, 235-236 e 259. GCF, a. 60, n.º 1449 (1-5-1948): 293; n.º 1459 (1-10-1948): 524. GCFPH, a. 7, n.º 154 (16-5-1894): 160 e supl.; n.º 167 (1-12-1894): 373-374. AGUILAR, 1945. AGUILAR, 1949. BARATA, 1945. CORREIA, 1939. REIS, 1940b. SOUSA, 1935b. SOUSA, 1941d.

Se o estado financeiro da CRCFP foi regularizado, o do estado português ainda estava por ser feito e nos anos seguintes de governo regenerador (até 1897), os novos ministros das obras públicas (Carlos Lobo de Ávila e Campos Henriques) e fazenda (Hintze Ribeiro) não estavam em condições de propor quaisquer novos investimentos em caminhos-de-ferro (no orçamento de 1896 só se permitiam melhoramentos nas linhas públicas até à quantia de 70 contos³⁷⁴). O silêncio dos discursos de abertura da sessão em relação à construção de novas ferrovias era ensurdecedor. Isto não significa que não se fizessem trabalhos de bastidores nem se analisassem outras obras públicas de menor envergadura (estradas, americanos, edifícios). Contudo, dominavam a ordem do dia a pacificação política do país, a questão financeira (a que se ligava o convénio entre a CRCFP, o estado e os credores da companhia e ainda os estragos deixados pela *salamancada*³⁷⁵), a questão ultramarina e as lutas entre regeneradores e progressistas, que levaram os primeiros a governar em ditadura (1894-1895) e sem adversários no parlamento em 1896-1897, em virtude de a oposição se ter absterido de concorrer às eleições, como protesto contra as leis eleitorais e administrativas de João Franco³⁷⁶. Os interesses das pequenas companhias (CCFG e CPPF) e caminhos-de-ferro (ramal de Portimão, prolongamento de Cacilhas, linhas do Tua e Corgo) eram evocados pelos deputados locais, mas dificilmente seriam atendidos, pois “*o governo não projecta construir caminhos de ferro, porque não os póde fazer nas actuaes circumstancias*”³⁷⁷. Assim a proposta de Bartissol para construir e entregar ao estado cinco ramais das linhas públicas ao sul do Tejo, mediante uma anuidade (durante 99 anos e equivalente a uma percentagem da receita bruta da rede do sul e sueste, que equivalia, segundo os cálculos do CSOPM, a 6 ou 7% do investimento do empreiteiro e a um encargo de 80 contos anuais para o estado), só poderia ser recusada. Na negativa, pesou não só o encargo financeiro em si mas também o conjunto de linhas propostas que não eram as mais indicadas³⁷⁸. Nesta época, apenas se atendeu à pretensão da CPPF de ver anuladas as obrigações que contraíra em troca de uma isenção fiscal (lei de 21-5-1896) e ordenou-se a construção do ramal de Portimão que faria cessar o pagamento do subsídio à carreira de navegação do Algarve³⁷⁹.

3.6 | NOVA ESPERANÇA POR PROTAGONISTA IMPROVÁVEL

A 6-2-1897, o governo de Hintze caía, sendo substituído por um novo executivo progressista liderado por Luciano de Castro (com Ressano Garcia na fazenda e Augusto José da Cunha nas obras

³⁷⁴ DCD, 18-1-1896: 56-57.

³⁷⁵ DCD, 26-10-1894, 6-11-1894 e 17-11-1894: 174, 177, 335, 478 e 482-483. DCDPR, 23-1-1897 e 26-1-1897: 50-51, 74.

³⁷⁶ RAMOS, 1994: 135-178. SERRÃO, 1896a: 57-77. SOUSA & MARQUES, 2004: 513-514.

³⁷⁷ DCD, 17-4-1896: 1037. Ver também DCD, 20-11-1894, 22-11-1894, 5-2-1896, 7-2-1896, 18-1-1897 e 29-1-1897: 520, 539, 205-206, 220 e ss., 381 e ss., 64-70 e 170-171.

³⁷⁸ AHMOP. CSOPM. Cx. 42 (1894-1895), parecer 24862 (28-2-1895). GCFPH, a. 7, n.º 168 (16-12-1894): 389-390.

³⁷⁹ COLP, 1896: 400.

públicas). Inicialmente, parecia que os objectivos governamentais não se alteravam (preocupações com o ultramar – face à cobiça das potências europeias sobre às colónias portuguesas – e a fazenda), mas na verdade este governo deixaria o seu nome ligado a importantes medidas sobre caminhos-de-ferro e que no fundo dariam novo ânimo à política do fomento material.

Timidamente, o governo começa por adjudicar provisoriamente por decreto de 1-4-1897 a linha pelo vale do Corgo desde a Régua à fronteira espanhola por Vila Real e Chaves. Daqui não resultava qualquer aumento de despesa para o estado, pois os concessionários apenas pediam isenções fiscais sobre um rendimento que no momento não existia. De qualquer modo era necessário ouvir o parlamento, mas o assunto nunca foi apresentado em ordem do dia³⁸⁰.

Meses depois, porém, o gabinete ataca com força a questão ferroviária, apresentando uma proposta (baseada em acordo de 1-6-1897 com o marquês de Guadalmina, credor da CRCFP) para o arrendamento de toda a rede do estado (Minho, Douro, sul e sueste) e construção por parte do adjudicatário de várias linhas complementares àqueles caminhos-de-ferro³⁸¹. A polémica que tal proposta levantou (mesmo entre progressistas, mas sobretudo da parte do conde de Burnay, que era também parte interessada no negócio), aliada à recusa do Crédit Lyonnais e do Comptoir d'Escompte em participar no projecto, esmoreceu a vontade do governo em a discutir de tal modo que nunca seria apresentada em ordem do dia, apesar de contar com o parecer positivo das comissões de obras públicas e fazenda, que ainda acrescentavam algumas linhas ao conjunto de ferrovias a construir³⁸².

No ano seguinte, e malgrado os avisos de prudência financeira constantes do discurso e resposta à coroa, o governo tomaria medidas no sentido de desenvolver um ambicioso plano de construção. Antes, veria as suas intenções secundadas por várias reclamações de deputados e pares (regeneradores, inclusive) a favor de linhas no norte (Tua, Corgo, S. Pedro da Cova ao Porto), centro (ramal de Merceana) e sul do país (ramal de Portimão). Ainda na câmara baixa conseguiria aprovar a concessão de isenções fiscais aos adjudicatários das linhas do Corgo e Lima (lei de 14-7-1898). Até ao fim da sessão legislativa, apenas uma operação realizada com base nas obrigações da CRCFP de que o estado dispunha animou a oposição e o debate político³⁸³.

Seria após o encerramento das cortes que o governo tomaria medidas mais incisivas para a retoma da construção ferroviária, sobretudo após a substituição em Agosto de Augusto José da Cunha por Elvino de Brito. Dois meses apenas após a sua nomeação, o novo ministro apresenta em decreto (6-10-1898) um ambicioso programa de melhoramento (material e administrativo) e alar-

³⁸⁰ FINO, 1883-1903, vol. 3: 349-360. DCD, 22-7-1897: 348-352.

³⁸¹ DCD, 12-7-1897: 211-224. FINO, 1883-1903, vol. 3: 364-373. PORTUGAL, 1892: 194.

³⁸² DCD, 27-7-1897: 408-409 e 412. DCDPR, 15-6-1897 e 23-8-1897: 12 e 233-235. GCF, a. 11, n.º 244 (16-2-1898): 53. GCFPH, a. 10, n.º 229 (1-7-1897): 193-194.

³⁸³ DCD, 18-1-1898, 7-2-1898, 12-2-1898, 15-2-1898, 16-2-1898, 22-3-1898 e 6-5-1898 a 30-5-1898: 69-71, 240-242, 289-290, 313-314, 332, 677 e 1043 a 1310. DCDPR, 10-2-1898, 11-3-1898, 26-4-1898, 28-5-1898 e 1-6-1898: 77, 127-128, 245-246, 320 e 371-O. FINO, 1883-1903, vol. 3: 403.

gamento das linhas do estado, que não só lhes aumentaria a receita, como levaria os benefícios da viação acelerada às regiões que deles ainda não gozavam. Apesar das dificuldades financeiras por que passava Portugal (o convénio para a dívida externa só seria definitivamente selado em 1902, após duas tentativas em 1898 e 1900³⁸⁴), Elvino de Brito não tinha dúvidas, não se associando “*á opinião d’aquelles que julgam absolutamente impossivel, nas actuaes circumstancias do thesouro, a construcção de novas linhas ferreas pelo estado*”³⁸⁵. De que modo se angariaria então o capital para a construção? Elvino de Brito sugeria a constituição de um fundo constituído por várias receitas ligadas aos caminhos-de-ferro. As verbas desse fundo deveriam depois ser exclusivamente aplicadas ao pagamento da anuidade de um grande empréstimo para tal investimento. Antes disso, tornava-se necessário fazer o que nunca se havia feito até então: planear; e para tal tarefa, o ministro nomeava duas comissões que deveriam ouvir os interesses locais e estudar, num âmbito mais geral, a rede a construir a norte do Mondego (complementando as linhas do Minho e Douro) e a sul do Tejo (complementado as linhas do sul e sueste), bem como a forma para a pagar.

O decreto de Elvino de Brito deu o mote para a discussão parlamentar, apenas as sessões foram reabertas. A contradição em relação à proposta apresentada por Ressano Garcia (que arrendava as linhas públicas) e às ideias do seu sucessor na fazenda (Espregueira, um estrénuo opositor a quaisquer empréstimos externos e activo defensor da contenção de despesas), o receio do aumento da despesa quando ainda era necessário resolver a contenda com os credores externos e a tentativa de colar o projecto progressista a um acordo com esses prestamistas envolvendo as linhas do estado motivaram os ataques dos regeneradores (com João Franco como aríete) ao governo³⁸⁶. O debate seria continuado após a apresentação ao parlamento da proposta de lei de 27-2-1899 que consubstanciava o espírito do decreto de 1898. Se dúvidas houvesse em relação à crença nos caminhos-de-ferro, Elvino de Brito tratava de as dissipar, declarando que “*na obra complexa e difficil, mas inadiavel e promettedora do fomento, occupam logar primacial o aperfeiçoamento e o desenvolvimento das vias de comunicação, de entre as quaes sobressaem, em importancia e valor, os caminhos de ferro*”³⁸⁷. O ministro antecipava-se aos trabalhos das comissões nomeadas anteriormente (só entregariam os seus relatórios em Maio e Julho de 1899) e indicava já as linhas a construir: prolongamentos das vias do Algarve (de Faro a Vila Real de Sto. António) e do Tua (de Mirandela a Bragança) e ainda os ramais de Portimão e de Pias a Moura. Eram caminhos-de-ferro que seriam incluídos nas redes das comissões, sendo provável que o ministro tenha conferenciado com os engenheiros antes de propor a lei. Esta proposta passou despercebida na resposta à coroa discutida dias depois, mas até à sua apresentação sob a forma de projecto de lei (em 22-4-1899), vários foram

³⁸⁴ SOUSA & MARQUES, 2004: 133.

³⁸⁵ PORTUGAL, 1898: 5.

³⁸⁶ DCD, 30-1-1899: 7-9.

³⁸⁷ DCD, 27-2-1899: 11.

os deputados que procuraram incluir as suas regiões nas intenções do governo. Assim o fizeram Oliveira Matos em favor da linha de Arganil, António Cabral em defesa das linhas de Braga (a Monção e Chaves) ou Teixeira de Sousa em relação à linha do Corgo³⁸⁸.

Seria de esperar que o diploma pudesse agregar regeneradores e progressistas na sua aprovação, uma vez que apostava naquilo que aqueles sempre apostaram: os caminhos-de-ferro. Porém, em ambas as casas do parlamento, os regeneradores, quando não viam no projecto “*um verdadeiro poisson d’avril para entreter a camara nos seus ocios e illudir o paiz nas suas esperanças*”³⁸⁹, temiam o impacto desta lei sobre as finanças públicas, além de que diziam preferir a realização de melhoramentos nas linhas já existentes e a construção de estradas. Foi a própria comissão de obras públicas que fomentou esta oposição ao antepor a melhoria dos caminhos-de-ferro já em exploração à construção de novas ferrovias no texto do seu parecer (muito embora aumentasse em 500 contos as verbas à disposição no fundo e adicionasse duas outras linhas ao rol do ministro)³⁹⁰. Uma vez mais, foi o espírito de oposição que imperou, o que ficou bem patente numa das intervenções de Teixeira de Sousa: depois de muito criticar o projecto, acabou por propor à mesa que nas linhas constantes do texto da lei se incluísse também a *sua* linha do Corgo³⁹¹. Por outro lado, os regeneradores tanto temiam que esta proposta ministerial tivesse como fim a alienação das linhas do estado como logo a seguir sugeriam que a construção fosse feita inteiramente por capital privado ao qual se concederiam isenções fiscais alargadas. Finalmente parlamentares de *campanário* (Joaquim Veiga, Henrique Carlos de Carvalho Kendall, Eduardo José Coelho, Tomás Ribeiro, Oliveira Matos, Gonçalves Braga, Chaves Mazzioti, visconde de Serra da Tourega, Vieira de Castro, Eusébio Nunes³⁹²), onde se incluíam também alguns regeneradores, procuraram (durante e depois da discussão) colocar no projecto linhas que serviam as suas regiões, sobretudo na zona entre Tejo e Mondego (linha do Vouga), “*porque nós, os da provincia da Beira, também somos gente*”³⁹³.

Depois de cerca de duas semanas de discussão, o projecto foi aprovado e transformou-se na lei de 14-7-1899. Até 1905, a lei foi complementada com as reformas e regulamentos de que carecia e com decretos que fixavam a rede a construir. Os governos passaram a ter à sua disposição novos instrumentos para dar novo andamento à construção, numa altura em que a CRCFP começava a dar sinais de retoma e a situação financeira nacional se aproximava da regularização com o convénio de 1902³⁹⁴.

³⁸⁸ DCD, 7-3-1899, 9-3-1899 e 18-4-1899: 5-6, 3-4 e 4.

³⁸⁹ DCD, 26-4-1899: 7 (Teixeira de Vasconcelos (II)).

³⁹⁰ AHP. Secção VI, cx. 215, projecto de lei n.º 147.

³⁹¹ DCD, 28-4-1899: 5-12.

³⁹² DCD, 15-5-1899, 19-5-1899, 25-5-1899, 10-6-1899, 8-7-1899: 3, 5-6, 3, 2-3, 3 (além dos dias da discussão propriamente dita que podem ser consultados no anexo 25).

³⁹³ DCDPR, 18-5-1899: 357 (Luís Bandeira Coelho).

³⁹⁴ CORREIA, 1939. PINHEIRO et al. 2011: 46. RAMOS, 1994. TORRES, 1936: 11. VALÉRIO, 2001b: 372-373.

4 | OS CAMINHOS-DE-FERRO PORTUGUESES

*“Com especialidade vos será apresentada uma Proposta de Lei para autorisar o Governo a emprender um caminho de ferro que nos ligue com o resto da Europa, aviventando o tráfico interior do Paiz, e restituindo a Lisboa o empório central dos dois mundos, entre os quaes está situada”*¹ – D. Maria II (rainha de Portugal), 1851

*“Portugal não pode ficar por mais tempo fora das redes europeias de alta velocidade. Isso acentuaria a nossa condição de País periférico, afectaria a competitividade da nossa economia e poria em causa a plena utilização dos fundos comunitários de que Portugal pode dispor para a realização deste projecto”*² – José Sócrates (primeiro-ministro de Portugal), 2005

4.1 | LINHAS DE NORTE E LESTE E SEUS RAMAIS

4.1.1 | COSTA CABRAL, DU PRÉ E A COPP

Em 1842 Costa Cabral sugere a construção de dois caminhos-de-ferro (de Lisboa ao Porto e Badajoz), o que na altura é encarado como uma loucura³. Dois anos depois, Benjamin de Oliveira organiza-se com banqueiros ingleses para assentar uma linha-férrea entre as duas principais cidades portuguesas e apresenta o projecto ao seu primo, o conde de Tojal (carta de 10-10-1844), que, contudo, o rejeita⁴. Nesse ano, Costa Cabral promove a criação da COPP e incumbe-a da tarefa de construir uma linha entre Lisboa e Badajoz (decreto de 19-12-1844, contrato de 1-3-1845 e leis de 19-4-1845 e de 18-10-1845). O surgimento desta companhia impede que as outras propostas que arribaram ao governo neste época fossem consideradas⁵.

Neste caminho-de-ferro o vapor seria a força motriz a empregar, porém ficava ressalvada a possibilidade de se empregar o sistema de *ar atmosférico* “*se por ventura os ensaios que se estão actualmente fazendo em Inglaterra e em França provarem a conveniencia desse systema*”⁶. Tratava-se de um método de locomoção que usava como energia motriz o vácuo, que era criado num

¹ DCD, 15-12-1851: 4.

² Diário da Assembleia da República, 8-7-2005:1689.

³ MATOS & DIOGO, 2009: 78.

⁴ DINIS, 1915-1919, vol. 1. BCP, a. 26, n.º 305 (11-1954): 13-14. GCF, a. 60, n.º 1459 (1-10-1948): 524; a. 62, n.º 1487 (1-12-1948): 695. AGUILAR, 1949. AGUILAR, 1957. ABRAGÃO, 1953b. OLIVEIRA, 1914-1915.

⁵ FINO, 1883-1903, vol. 1: 3, 5. COLP, 1845: 753. GCF, a. 60, n.º 1459 (1-10-1948): 525. Ver anexo 12 e mapa 30-01.

⁶ COLP, 1845: 754 (base 10.ª).

tubo, colocado entre os carris, que comunicava, através de um êmbolo, com o primeiro vagão do comboio. Abrindo-se o tubo, o ar entrava e impelia o êmbolo, fazendo o comboio mover-se. O processo tinha sido desenvolvido pelo engenheiro dinamarquês Medhwurst e pelos ingleses Clegg e Samuda que o haviam aplicado na Irlanda num caminho-de-ferro de 2,8 km⁷. As experiências não convenceram o governo português que preferiu apostar na tracção a vapor e chamou o engenheiro belga José Luís Vítor Du Pré para estudar o caminho-de-ferro.

Os seus relatórios (apresentados em Fevereiro e Abril de 1846) previam duas directrizes, ambas terminando em Elvas: uma pelo Alentejo e outra pelo Ribatejo. Malgrado a opinião contrária de Albino de Figueiredo e de toda a oposição progressista⁸, seria esta última a preferida por Du Pré e pelo governo, visto atravessar uma zona mais povoada e produtiva. A predilecção por Elvas ficava-se a dever ao facto de ser o ponto da fronteira por onde tradicionalmente se faziam as ligações comerciais com o país vizinho e onde provavelmente viria entroncar a linha castelhana que ligaria Lisboa à Europa. Por esta altura, a ligação por Badajoz era de facto a preferida em Espanha e merecera inclusive o interesse de um grupo de investidores ingleses⁹. Para Du Pré esta ferrovia seria muito importante por ligar a Europa ao seu ponto mais ocidental, uma vez que a viagem por barco era menos regular que por terra. Também Oliveira Marreca via na ligação o início do grande corredor férreo de Lisboa por Madrid, Paris, Bruxelas, Berlim e Koenigsberg, podendo ir até a S. Petersburgo caso o czar assim o entendesse. Quanto a custos, Du Pré estimava que cada quilómetro valesse pouco mais de 25 contos, se bem que os primeiros 11 km custassem 550 contos¹⁰.

A COPP faria algumas obras (a cargo de Du Pré e de um outro engenheiro francês chamado Joseph de Gayffier) mas acabaria por suspender os trabalhos em Maio de 1846 após a revolta da Maria da Fonte e a abolição das contribuições directas de repartição. Faliria no mês seguinte e seria dissolvida entre 1848 e 1850 (portaria de 11-5-1848 e decretos de 9-5-1848, 7-11-1849 e 15-5-1850), o que prejudicaria os esforços de Benjamin de Oliveira e George Tate em 1850 e 1851¹¹.

4.1.2 | FONTES, HARDY HISLOP E A CCP

Após a substituição dos cabralistas pelos regeneradores, surge uma proposta do inglês Hardy Hislop para a construção de um caminho-de-ferro de Lisboa e Elvas. Para o seu estudo é nomeada,

⁷ RE, vol. 1, n.º 7 (27-3-1846): 107-112; n.º 10 (17-4-1846): 153-157.

⁸ ALMEIDA, 1851: 7-17. PINHEIRO, 1994.

⁹ COELLO, 1855: 32-44 e 330-331. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 37-41. WAIS, 1974: 144-147 e 200-205.

¹⁰ SANTOS, 1884, Caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Hespanha. Secção de Lisboa a Sacavem. Relatório apresentado pelo engenheiro em chefe da Companhia das Obras Públicas de Portugal, José Luiz Victor Du Pré. DU PRÉ, 1905. RE, vol. 1, n.º 3 (27-2-1846): 43-48. SOUSA, 1938: 31-32. Ver mapa 30-02.

¹¹ COPP, 1851: 21. FINO, 1883-1903, vol. 1: 5. GCF, a. 62, n.º 1475 (1-6-1949): 381. AGUILAR, 1949. MACEDO, 2009: 130. MATA, 1999. MATA, 2008: 150-159. SANTOS, 1982.

por portaria de 18-7-1851, uma comissão composta por Almeida Garrett, Joaquim Larcher, António de Paiva Pereira da Silva, Lobo de Ávila e pelo barão da Luz¹².

4.1.2.1 | O PAPEL DA COMISSÃO *AD HOC*

A comissão não se limita a analisar a proposta do britânico e em 20-10-1851 antevê três possibilidades de ligação internacional, todas baseadas na secção da linha entre Lisboa e Santarém, uma vez que a continuação do caminho-de-ferro em Espanha ainda não estava acordada. A primeira solução dirigir-se-ia ao Porto e daqui a Bragança, entroncando em Valladolid com a linha de Madrid a Irún; a segunda seguiria rente ao Tejo até Abrantes onde cruzava para a outra margem e se dirigia a Badajoz ligando-se à via-férrea de Madrid; a terceira atingiria Tomar e Coimbra antes de inflectir pelo Mondego até Viseu e Almeida. A ferrovia começando na margem sul do Tejo é novamente descartada. A linha até Badajoz acaba por ser a escolhida, em virtude de ser tida como menos extensa, mais fácil de construir e mais barata. Além disso, atravessava zonas mais produtivas e conectava as duas capitais ibéricas.

Quanto à proposta de Hislop, é reprovada, porque pedia 3 300 contos sem justificar, exigia exclusividade sobre todos os ramais (havendo perigo de monopolizar a viação acelerada), exigia a propriedade das minas encontradas, reivindicava a livre entrada de mercadorias e oferecia uma caução muito diminuta. Em todo o caso, a ideia era útil, pelo que o governo deveria abrir concurso, segundo bases elaboradas pela comissão, para um caminho-de-ferro de Lisboa a Santarém, primeiro troço da linha até à fronteira. Ficava ainda prevista a concessão de uma outra via até ao Porto (segundo Albino de Figueiredo, a que realmente deveria merecer a atenção governamental)¹³.

4.1.2.2 | HISLOP E A CCP

A praça foi aberta a 6-5-1852, aparecendo três propostas: uma de Patrick J. Harte, Morton Peto, Joseph Locke, Edward Peto, Thomas Brassey, D. Jackson e Benjamin de Oliveira (alguns deles ligados à abertura da primeira via-férrea em Espanha, em 1848, entre Barcelona e Mataró¹⁴); outra de Hardy Hislop, Thomas Rumball, John David Barry, Charles Waring e John Ownes, em representação da CCP (fundada em 21-6-1852¹⁵); a terceira, fora do prazo, de Juan Alvarez y Mendizabal¹⁶.

¹² FINO, 1883-1903, vol. 1: 5.

¹³ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]. ALMEIDA, 1851: 3-6. Revista Popular, 1851, vol. 4: 426-431 e 434-439.

¹⁴ CUÉLLAR VILLAR & SANCHEZ PICÓN, 2008, vol. 2: 832.

¹⁵ GCF, a. 60, n.º 1451 (1-6-1948): 330.

¹⁶ FINO, 1883-1903, vol. 1: 6-15. SANTOS, 1884, Proposta para a construção do caminho de ferro de Lisboa a Santarém; [Proposta apresentada por D. Juan Alvarez y Mendizabal].

A 10-8-1852, o contrato era adjudicado provisoriamente ao grupo de Hislop. Apesar de ser completamente desconhecido na praça de Londres, ao contrário de Peto, fora o único cuja proposta satisfazia as condições do concurso¹⁷. A CCP deveria construir o caminho-de-ferro de Lisboa a Santarém com 1,44 m de bitola, mediante uma garantia de juro. Se entretanto se tornasse concessionária da linha da fronteira a Madrid ou se houvesse acordo para a continuação da via em Espanha, a linha de Santarém completar-se-ia até à fronteira. Caso contrário dar-se-ia preferência à ligação ao Porto, abrindo-se novo concurso, ficando a CCP com direito de preferência mediante propostas iguais. A predilecção ia claramente para a via internacional, pois desde Fevereiro o embaixador português em Madrid pugnava pela adjudicação da linha de Madrid à fronteira, aproveitando-se de uma proposta para uma via-férrea até Badajoz entretanto apresentada ao governo espanhol por José Campana (estudada por Wissocq)¹⁸.

Os estudos no terreno foram realizados por Thomas Rumball e apresentados em Dezembro de 1852, fixando-se o preço de cada quilómetro de linha em cerca de 50 contos, sobre os quais recairia a garantia de juro (portaria de 7-2-1853)¹⁹. O projecto mereceu vários reparos do CGOPM: carecia de vários aterros e passagens de nível e de um ramal para Santarém, atravessava terrenos férteis e caros de expropriar e ficava à mercê das cheias do Tejo²⁰. A 3-2-1853 é aprovada a directriz até Santarém com início no cais dos Soldados, apesar da discordância de Hartcourt White e de Rumball, que pretendiam colocar a estação na Fundição, em Arroios ou no Intendente. Seria uma solução menos onerosa em termos de expropriações, mais fácil em termos de construção, que beneficiava uma área maior e não prejudicava o acesso ao Tejo por parte da população ribeirinha. O cais dos Soldados, por seu lado, tornar-se-ia acanhado quando a actividade ferroviária se desenvolvesse. Incluíam também um ramal de mercadorias para Xabregas, que por obrigar a um aumento do declive contratado seria descartado pelo CGOPM (e novamente em 1855)²¹.

Entretanto a companhia não conseguia lançar as suas acções em Londres o que forçou o governo a subscrever um terço do seu capital (ofício de 28-3-1853)²². Em 7-5-1853, ainda antes da aprovação parlamentar do acordo, o governo, numa forma de acalmar o descontentamento face à situação do negócio, procede à inauguração das obras no Beato. Este evento mereceu elogios nos jornais ingleses para quem os britânicos podiam fornecer aos portugueses não só capitais, *know-how* e músculos, mas também viajantes, pois queriam conhecer “*esses pitorescos recessos da Península*

¹⁷ BMOP, 1853, n.º 3: 17. FINO, 1883-1903, vol. 1: 15-16. ÁVILA: 1853.

¹⁸ CENDAL BÚRDALO, 1998: 12-13. PINHEIRO, 1986. WAIS, 1943: 60-70. WAIS, 1974: 144-147 e 200-205.

¹⁹ FINO, 1883-1903, vol. 1: 20 e 41. GCF, a. 60, n.º 1463 (1-12-1948): 645.

²⁰ BMOP, 1853, n.º 3: 63-67.

²¹ AHMOP. COPM. Liv. 1 (1852-1853): 79-81; liv. 4 (1855-1856): 3-3v. BMOP, 1853, n.º 3: 67-74. HISLOP, 1853. HISLOP & RUMBALL, 1853. WHITE, 1853. ABRAGÃO, 1965. CALIXTO, 1965e. RAMOS, 1996. Ver mapa 30-3.

²² FINO, 1883-1903, vol. 1: 20-21.

Ibérica”²³. A 10-5-1853 eram aprovados os estatutos da CCP (malgrado os reparos do CGOPM e do procurador-geral da coroa²⁴) e a 11-5-1853 era assinado o contrato definitivo (com alterações em relação ao programa original, algumas em favor do estado outras – como a remição – em favor do concessionário). As leis de 16-6-1853, 17-8-1853 e 18-8-1853 autorizavam a construção, alteravam a lei das expropriações, permitiam a aplicação do fundo de amortização e a criação de títulos de dívida para o pagamento e aprovavam o contrato com a CCP²⁵.

A construção iniciar-se-ia verdadeiramente em 17-9-1853, decorrendo muito lentamente, devido à inexperiência dos operários lusos, à diferença linguística entre operários e empreiteiros, à má interpretação dada a alguns artigos do contrato, aos atrasos no fornecimento de material, aos processos de expropriações e sobretudo a conflitos entre os empreiteiros Shaw & Waring e os fiscais do governo. Aqueles recusavam-se a respeitar as ordens destes e ameaçavam os técnicos portugueses mais entendidos para sair da obra, tudo perante a indolência da CCP. Em Novembro de 1854, são emitidas três portarias intimando os empreiteiros a cumprir fielmente o contrato e instando os fiscais a suspenderem as obras se estas fossem feitas em desarmonia com o estipulado. Nesta altura, os técnicos do governo ainda se mostravam optimistas quanto à conclusão atempada do trabalho²⁶.

Depois de iniciada a construção, Fontes rapidamente tenta munir-se de informação para poder negociar a ligação a Espanha, pedindo a Rumball o estudo da linha de Santarém à fronteira. Em Agosto de 1855 o engenheiro sugere três alternativas, num estudo feito “*a passo de cavalo e busso-la de algibeira*”²⁷. A forma prolixa como argumenta em favor da linha que atravessava o Tejo no Carregado dá a entender que seria esta a sua preferida (uma vez que era a mais curta), mas a solução escolhida seria a que cruzava o Tejo perto da Chamusca, seguindo depois por Ponte de Sor até Elvas. Servia zonas consideradas mais ricas e aumentava o troço comum com a linha até ao Porto²⁸. O ponto final da linha ia porém contra a opinião dos engenheiros portugueses Júlio Guerra, Nunes de Aguiar, Carlos Ribeiro e Isidoro Baptista reunidos em comissão (portaria de 6-11-1854) para, juntamente com os espanhóis Ramón Pellico, Aldama Ayala, Carlos Maria de Castro e José Barco, determinarem o ponto de encontro férreo na fronteira. Os portugueses preferiam a directriz que passava por Campo Maior, afastando-se de Elvas, depois de os castelhanos não mostrarem interesse na directriz pelo vale do Tejo. Fixou-se assim o vale do Caia como ponto de ligação²⁹.

²³ GCF, a. 73, n.º 1741 (1-7-1960): 143. Ver também FINO, 1883-1903, vol. 1: 22-23. GCF, a. 48, n.º 1173 (1-11-1936): 509; a. 63, n.º 1497 (1-5-1950): 113.

²⁴ AHMOP. COPM. Liv. 3 (1853): 82-85. BMOP, 1853, n.º 3: 94-101. FINO 1883: 26. SANTOS, 1884, Relatório da comissão de inquerito da camara dos pares.

²⁵ FINO, 1883-1903, vol. 1: 23-25. COLP, 1853: 239-250.

²⁶ COLP, 1854: 741-742. COUCEIRO & MARGIOCHI, 1855. OLIVEIRA, 1914-1915: 154-155, 170 e 182.

²⁷ GUERREIRO, 1878: 223.

²⁸ RUMBALL, 1857. ALEGRIA, 1990. Ver anexo 13 e mapa 30-04.

²⁹ COLP, 1854: 727-728. GUERRA et al., 1855a. GUERRA et al., 1855b. GOMES, 1935.

4.1.2.3 | O FRACASSO DA CCP E OS ESTUDOS DE WATIER

A 5-9-1855 a Shaw & Waring Brothers suspende os trabalhos na linha e despede os operários, alegando que a CCP recusara pagar as despesas de Agosto. De imediato, o governo chama a si a administração da obra, entregando-a a Margiochi e Gromicho Couceiro, enquanto a CCP não fosse capaz de a continuar, o que motiva protestos por parte dos empreiteiros, que ameaçam pedir a intervenção do governo britânico³⁰. Por esta altura, estavam em Portugal a estudar a linha de Sintra dois engenheiros ligados aos irmãos Pereire (Cousin e Torneaux) e Fontes aproveitou a ocasião para encetar negociações com o CM³¹. Em finais de 1855 o ministro acorda um empréstimo com esta instituição para poder rescindir o acordo com a CCP e continuar a construção dos caminhos-de-ferro até Espanha e até ao Porto, os quais seriam estudados pelo engenheiro Watier. Os Pereire eram adeptos das doutrinas de Chevalier e do seu sonho de construir um sistema de transportes mediterrânico, ligando a Europa a Ásia e África por caminhos-de-ferro e navios a vapor e decerto viram em Portugal uma oportunidade para realizar essa visão³². Watier chegava a Lisboa em Janeiro de 1856, assumindo a direcção das obras e dos estudos no mês seguinte (portaria de 7-2-1856), coadjuvado pelos engenheiros portugueses Margiochi e Gromicho Couceiro³³.

Em finais de Junho, Watier apresentava as suas propostas. O francês colocou em cima da mesa várias opções, mas preferia a directriz que partindo do Carregado passava por Santarém e atravessava o Tejo perto de Constância, tendo em conta a economia na construção, o serviço de povoações importantes, o custo da ponte sobre o Tejo e sua distância de Lisboa (quanto mais distante, menor seria o estorvo à navegação do rio) e a extensão do troço comum com a linha do Porto. Esta, idealmente, saía de Abrantes e seguia por Coimbra e Viseu, onde se bifurcava para a Invicta e para Torre de Moncorvo, penetrando em Espanha e chegando a França por Burgos evitando Madrid. Infelizmente, qualquer traçado nas montanhas da Beira era quimérico, pelo que Watier procurou uma rota entre o mar e estas montanhas, o mais pelo interior quanto possível. Só na aproximação ao Porto desde Ovar colocou o caminho-de-ferro mais no litoral. Quanto à ligação a Espanha pelo norte, só seria possível (mas extremamente difícil e de resultados duvidosos) pelo vale do Sabor. A passagem do Douro não seria de difícil execução, mas a colocação do término da linha em Gaia servia no imediato as exigências presentes³⁴. Estes estudos não passariam no imediato do papel, uma vez que o plano de Fontes não contava com o apoio do rei nem da maioria da câmara dos pares³⁵. Além disso, em Maio, surge uma nova proposta que fragilizava ainda mais a posição do governo: Adolphe

³⁰ FINO, 1883-1903, vol. 1: 51-53. OLIVEIRA, 1914-1915: 182.

³¹ TORRES, 1985: 21.

³² CAMERON, 1961: 134. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 62.

³³ FINO, 1883-1903, vol. 1: 53. SANTOS, 1927.

³⁴ WATIER, 1860. Ver anexo 14 e mapa 30-05.

³⁵ MÓNICA, 2005.

Prost propunha-se estabelecer uma instituição de crédito mobiliário em Portugal e assim dotar o governo dos meios para criar uma rede de caminhos-de-ferro. Em troca pedia uma garantia de 6% em títulos da dívida pública coberta pelas receitas do estado e dos caminhos-de-ferro. Esta proposta também não se tornaria realidade mas contribuiria para a queda do executivo³⁶.

O novo ministério devolve os trabalhos à CCP e promete auxiliá-la financeiramente (portarias de 28-6-1856 e 30-6-1856). Por lei de 13-8-1856 entrega-lhe 450 contos por conta das acções não subscritas para terminar a linha até Setembro de 1857. As obras continuavam mas de forma muito lenta³⁷. Em 24-8-1856 D. Pedro V fazia uma viagem até ao Carregado, mas ficar-se-ia por Alverca por o telégrafo ainda não estar pronto. O rei ficou agastado e o governo nomeou uma comissão de inquérito para inspeccionar a via (portaria de 8-9-1856). Em 3-10-1856 a comissão concluía que com algumas reparações a linha podia ser aberta ao público, se bem que com muitas limitações (por exemplo, a velocidade não deveria ultrapassar os 30 km/h), o que viria a acontecer em 28-10-1856³⁸. Embora sem incidentes graves, tornou-se notória a deficiência do trabalho, a má qualidade dos materiais, o incumprimento das condições previstas e a total inobservância pelas condições de boa e sólida construção, mas... nem por isso deixou de se festejar³⁹. *“Acontecimentos destes só tem lugar no nosso desgraçado paiz e só ahi poderião ficar impunes”*, pois *“só em Portugal é que se contracta com homens sem dinheiro, sem probidade e sem sciencia!”*⁴⁰, comentaria desalentadamente o conde de Lavradio. Por portaria de 27-11-1856, o governo exige a dinamização dos trabalhos, debalde, o que determina a nomeação de nova comissão de inquérito⁴¹. A situação financeira da companhia era má e o governo preparava a mudança de concessionário. Até isso acontecer, a construção seria levada a cabo por João Crisóstomo por conta do estado, chegando às Virtudes a 30-7-1857. Porém, continuavam por fazer estações e estradas de acesso à linha⁴².

Como vimos, o governo deu preferência à linha do norte em direcção ao Porto. Esta escolha não ditou, porém, o abandono da linha internacional, pois o ministro colocou os engenheiros Nunes de Aguiar e Conrado de Chelmicki a estudar essa possibilidade, o primeiro pelo vale do Tejo, o segundo pela Beira. Aguiar previa duas possibilidades pelas duas margens do rio: a solução pela margem esquerda permitia a construção de uma linha em condições admissíveis; a solução pela margem direita não permitia declives abaixo dos 20 mm/m. Qualquer uma delas seria de extrema dificuldade pelo que o engenheiro acaba por sugerir que o caminho-de-ferro de Lisboa a Madrid se

³⁶ PINHEIRO, 1979: 272.

³⁷ FINO, 1883-1903, vol. 1: 53-54. COLP, 1856: 310 e 351.

³⁸ COLP, 1856: 373 e 429. AGUILAR, 1949.

³⁹ COLP, 1856: 429-430. SANTOS, 1884, Relatório da comissão de inquerito da camara dos pares. BIVAR, 1945. GOMES, 1925. LEVY, 1981.

⁴⁰ AHD. Livro da embaixada de Londres, n.º 7, doc. 100: 507.

⁴¹ COLP, 1856: 494 e 497.

⁴² FINO, 1883-1903, vol. 1: 63. GCF, a. 62, n.º 1477 (1-7-1949): 448. AGUILAR, 1949.

afastasse do vale do Tejo e seguisse para Badajoz. Esta alternativa tinha o inconveniente de colocar Madrid mais longe de Lisboa do que de Cádiz, o que tolhia a vertente internacional da linha, daí que só uma alteração do traçado em Espanha satisfaria os interesses portugueses⁴³.

4.1.3 | A LINHA DO NORTE DE SIR SAMUEL MORTON PETO

Apesar de subsistir a hipótese Prost, as suas condições eram pouco claras e o governo opta por um homem com provas dadas no sector: Sir Samuel Morton Peto, empresário dinâmico, cujo currículo se ilustrava com trabalhos em Inglaterra, na Escandinávia, nos Estados Unidos da América e inclusivamente em palcos de guerra (construía um via-férrea em plena guerra da Crimeia), que à chegada a Portugal afirmava nunca ter visto um país onde o caminho-de-ferro pudesse operar tantas transformações. Seria encarregado pelo governo de construir um caminho-de-ferro de 1,44 me de bitola que continuasse o existente até ao Porto (contrato provisório de 8-4-1857, não precedido de concurso público), mediante uma subvenção quilométrica⁴⁴.

A ideia de uma linha entre as duas principais cidades do reino não era nova nem estava desprovida de estudos. Já em 16-7-1852 José Estêvão, no parlamento, sugerira uma via-férrea entre a Azambuja e a capital do norte. Semanas depois (a 30-8-1852), o governo apresentara uma proposta para a construção de um caminho-de-ferro entre o Porto e um ponto na linha até à fronteira, usando para tal o fundo especial de amortização, que, todavia, nunca seria destinado a esse fim⁴⁵. Nesta altura, o governo incumbiria Sousa Brandão, Gromicho Couceiro e Nunes de Aguiar do estudo do traçado até à Invicta (portarias de 28-10-1852 e 9-11-1852), mediante alguns pressupostos definidos pelo CGOPM: devia entroncar na linha até Espanha antes da foz do Zêzere e acima das máximas cheias do Tejo, passar obrigatoriamente por Coimbra (por Tomar ou seguindo os vales do Soure e Mondego) e facultativamente por Aveiro e terminar no Porto de modo a poder ser continuada pelo Douro e Minho⁴⁶. Aqueles engenheiros definiram Vila Nova da Barquinha como ponto inicial da linha que seguiria depois por Tomar, Pombal e Coimbra pelo vale do Soure. A partir daqui previram a possibilidade de partir um outro caminho-de-ferro que seguisse pelo interior da Beira até à fronteira algures entre o Douro e Almeida. Para norte, o traçado seguia pela Mealhada, Eixo (deixando Aveiro a 8 km de distância), Estarreja e Ul. Depois de Grijó aproximava-se de Avintes para atravessar o Douro em Valbom (Gondomar), entrar no Porto pelo vale do rio Tinto e terminar em Campanhã. Na directriz privilegiou-se o serviço a zonas industriais e agrícolas (Tomar, Marinha Grande, o

⁴³ AGUIAR, 1859. CHELMICKI, 1860.

⁴⁴ VIEIRA, 1983: 196-204.

⁴⁵ SANTOS, 1884, [Projecto de lei para a construção de um caminho-de-ferro entre o Porto e Vila Nova da Rainha]. DCD, 16-7-1852: 203-204. FINO, 1883-1903, vol. 1: 16-17. VALÉRIO & MATA, 1988.

⁴⁶ AHMOP. COPM. Liv. 1 (1852-1853): 1-6. COLP, 1852: 628-630. DINIS, 1915-1919, vol. 1: 41-43. FINO; 1883: 19-20. ABRAGÃO, 1953b. AGUILAR, 1949. SANTOS, 1927.

pinhal de Leiria, o baixo Mondego e a zona da Bairrada) e a ligação a outras infra-estruturas de transporte (o porto da Figueira e a esperada confluência de estradas em Tomar)⁴⁷. É na sequência destes estudos que o governo incumbiu Sousa Brandão de realizar o projecto definitivo por portaria de 3-1-1855, o qual é entregue em 31-3-1856⁴⁸.

Em 1857 a linha do norte não era nenhuma desconhecida e o acordo com Peto não foi feito no escuro. Entretanto era preciso resolver a questão com a CCP. Lei de 4-6-1857 autoriza o governo a rescindir o contrato (o que acontece a 9-7-1857), a indemnizar os seus accionistas e empreiteiros, a contratar com Peto a construção da linha do norte e a emitir títulos de dívida interna para pagamento das acções e indemnizações. O governo assim faz: acorda a venda a Peto da linha construída (por preço inferior ao pago à CCP), assina o contrato definitivo e emite as inscrições necessárias (decreto de 29-8-1857), num processo em que o CGOPM foi desconsiderado⁴⁹.

A crise de 1857-1858 dificultou a tarefa de constituir a companhia, mas não impediu a emissão de inscrições para o pagamento da subvenção. Peto esteve um ano sem regressar a Portugal (concedendo o governo uma prorrogação do prazo para a constituição da sociedade) e quando aparece não traz dinheiro algum para iniciar a obra, que entretanto continuava por conta do estado, tendo-se inaugurado os troços até à Ponte de Santana e Ponte de Asseca em meados de 1858⁵⁰.

Em Julho Peto propõe ao governo construir por sua conta as secções do caminho-de-ferro de Ponte de Asseca a Tomar e de Pombal até Gaia (mediante um subsídio de 25 contos/km), deixando por assentar a secção entre Tomar e Pombal até que estivesse constituída a companhia. O primeiro daqueles troços seria explorado pelo estado e o segundo por Peto. Caso não conseguisse formar uma companhia, o governo poderia tomar conta das linhas ou vendê-las a terceiros pagando a Peto 15,9 contos adicionais por cada um dos quilómetros construídos. Neste caso, poderia ainda obrigar o britânico a construir o troço entre Tomar e Pombal, mas arcaria com a exploração. Finalmente, para facilitar a formação da companhia o governo comprometia-se a alterar a cláusula de remição⁵¹.

Este acordo não seria aceite, pelo que em 20-10-1858, Peto apresenta nova proposta: construía à sua custa o caminho-de-ferro entre Ponte de Asseca e a margem esquerda do Douro (dois anos para a secção entre Ponte de Asseca e Tomar, cinco para o troço de Pombal a Tomar e três para a linha entre Pombal e Gaia) e prolongava a via-férrea até ao cais dos Soldados onde construía a estação (a gare existente, ainda do tempo da CCP, situava-se no edifício que fora convento de Sta. Apolónia, no encontro da calçada e rua de Sta. Apolónia, defronte da calçada dos Barbadinhos⁵²). Em

⁴⁷ AHMOP. COPM. Liv. 1 (1852-1853): 291-301.

⁴⁸ COLP, 1855: 1; 1856: 200-201.

⁴⁹ COLP, 1857: 131, 254 e 379-399. FINO, 1883-1903, vol. 1: 62-63. VIEIRA, 1983: 196-204.

⁵⁰ FINO, 1883-1903, vol. 1: 63-64. GCF, a. 62, n.º 1475 (1-6-1949): 382; a. 63, n.º 1495 (1-4-1950): 72; n.º 1499 (1-6-1950): 150; n.º 1501 (1-7-1950): 187.

⁵¹ BMOP, 1858, n.º 9: 332-335.

⁵² ABRAGÃO, 1965. ARAÚJO, 1939: 17-18.

troca o governo entregava uma subvenção de 32 contos/km (ou 25 no caso de prescindir dos 2 500 que tinha a receber pela venda da linha até à Ponte de Asseca) e permitia o uso de declives até 125 mm/m. No caso de a companhia mesmo assim não se formar em dois anos, Peto assumia a exploração entre Lisboa e Tomar, entregando 25% do rendimento bruto ao estado. Se ao fim de cinco anos ainda não houvesse sociedade constituída, o governo tomaria posse da linha e pagaria a Peto 15,9 contos/km, ficando a exploração a cargo do inglês por um prazo de cinco a dez anos. Na opinião do CGOPM, pela nova proposta, Peto fazia menos e recebia mais⁵³.

O governo rejeitou este projecto e contrapôs uma nova combinação que alterava a forma de subsídio para um sistema misto de garantia de juro e subvenção quilométrica (já defendido por Morato Roma em 1857⁵⁴) e revia a cláusula de remição. Por esta altura a publicação de duas propostas do barão de Lagos e de B. Parent aumentam a pressão sobre Peto⁵⁵. O novo acordo é apresentado aos deputados em Fevereiro de 1859, mas as comissões de fazenda e obras públicas aconselhavam a sua recusa, o que fez cair o governo em Março. O novo governo fixa o dia 31-5-1859 como prazo improrrogável para Peto constituir uma companhia e iniciar a construção sob pena de rescisão contratual (portaria de 13-4-1859). Findo o prazo, a companhia continuava por formar e o contrato é denunciado (decreto de 6-6-1859), mas o assunto não se ficou por aqui: apesar de Peto não ter cumprido, o governo foi forçado a indemnizá-lo antes de poder contratar novo empresário, em virtude da influência do inglês junto dos mercados financeiros europeus⁵⁶.

4.1.4 | O NOVO MESSIAS DOS REGENERADORES

A primeira ideia do novo governo regenerador foi continuar o caminho-de-ferro até Tomar ou Barquinha por contrato de empreitadas para depois atrair a atenção da iniciativa privada. Contudo, nada disso foi necessário pois “*in the summer of 1859 a new messiah came on to the scene*”⁵⁷. Tratava-se de José de Salamanca y Mayol, duque de Salamanca, um capitalista de Málaga, dono de uma invejável fortuna, antigo ministro da fazenda de Espanha, que se tornou empresário ferroviário, sendo considerado em 1850 um dos maiores do mundo com mais de 3 000 km construídos, mas que no país vizinho esteve também ligado ao maior escândalo financeiro do século (concedera como ministro um benefício a uma empresa de que era director) e a uma construção defeituosa nas linhas

⁵³ BMOP, 1864, n.º 1: 89-92.

⁵⁴ ROMA, 1857: 57 e ss.

⁵⁵ DG, 1859, n.º 61: 331-333.

⁵⁶ COLP, 1859: 104. FINO, 1883-1903, vol. 1: 63-65. PEREIRA, 2012f. PINHEIRO, 1986: 404 e 445-446. SANTOS, 1927. VIEIRA, 1983: 196-204.

⁵⁷ VIEIRA, 1983: 269.

da *MZA*⁵⁸. Salamanca propôs ao governo continuar o caminho-de-ferro existente até Espanha (linha do leste) e até ao Porto (linha do norte), alargando-lhe a bitola para 1,67 m, mediante uma subvenção quilométrica, seguindo a directriz de Watier, apesar de em Julho de 1859 Sousa Brandão ter apresentado uma nova solução de linha internacional pela Beira Alta⁵⁹. Em 30-7-1859 é assinado um contrato provisório que serviria de base ao concurso. Depois de aberta a praça, o CGOPM aprova o acordo, embora chame a atenção para algumas das suas estipulações, nomeadamente: a necessidade de fixar o rendimento a partir do qual a companhia seria obrigada a colocar a segunda via; a obrigatoriedade de fixar as tarifas nos primeiros cinco anos de operação; a possibilidade de o empreiteiro poder suspender as obras em caso de não-pagamento da subvenção (que lhe permitiria fazer as exigências que entendesse e obrigar o governo a despesas absurdas); a inexistência de qualquer tipo de indemnização pelos trabalhos feitos pela sociedade em caso de rejeição parlamentar; e o facto de o compromisso ter de ser assumido por uma companhia e não pelo concessionário⁶⁰.

Fechada a praça, o contrato é assinado (12-9-1859 e 14-9-1859), ficando apenas dependente de aprovação parlamentar. No entanto, alguns dos seus detalhes causam transtorno entre os capitalistas associados a Salamanca, de modo que quando o acordo é sujeito ao parlamento fica ressalvada a possibilidade de o governo o alterar. Entretanto, e apesar de encontrar algumas dificuldades na angariação do capital, o espanhol elabora os estatutos (15-12-1859, aprovados pelo governo a 22) e funda a CRCFP (19-12-1859), da qual era empreiteiro exclusivo e principal accionista, o que, não sendo inédito (em Espanha Salamanca tinha feito exactamente o mesmo com a *MZA*) era uma fonte de problemas. De imediato inicia os estudos e os trabalhos de construção das linhas, ainda antes de o parlamento conceder a sua aprovação ao negócio. Esta atitude pode revelar um desrespeito pelo poder legislativo, mas era também uma forma de atrair o interesse de mais capitalistas e aumentar a probabilidade de sucesso da empreitada. De resto, o governo detinha maioria no parlamento, pela que a aprovação era uma mera formalidade. Era um comportamento também defendido por Mariano Miguel de Reinoso, antigo ministro das obras públicas de Espanha, em 1853⁶¹.

4.1.4.1 | A DIRECTRIZ DOS CAMINHOS-DE-FERRO

As linhas deveriam seguir o traçado estudado por Watier e Nunes de Aguiar. Previa um tronco comum para diminuir os custos e o tempo de construção e servir o ponto central do reino, a meio caminho entre Lisboa e a fronteira e entre o norte e o sul. Era também a directriz que oferecia um

⁵⁸ ARTOLA, 1978: 343-346. CASARES ALONSO, 1973: 68-69. COBOS ARTEAGA & MARTÍNEZ VARA, 2009: 66. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 70-73 e 153. WAIS, 1943: 71-72 e 107-111.

⁵⁹ BRANDÃO, 1860. PEREIRA, 2011d.

⁶⁰ AHMOP. COPM. Liv. 8 (1859): 3v-9. FINO, 1883-1903, vol. 1: 66-67. SANTOS, 1927.

⁶¹ FINO, 1883-1903, vol. 1: 97. GCF, a. 60, n.º 1463 (1-12-1948): 645-646. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 64. PINHEIRO, 2004: 6. SILVA & GOMES, 2003: 1. WAIS, 1943: 175-176.

assentamento mais fácil e que agradava a Espanha. No entanto, ao longo da construção foram feitas algumas alterações.

Originalmente a linha passaria por Torres Novas, mas um rico proprietário local fez pressão para que passasse perto das suas herdades, o que aliado ao facto de a Barquinha não ter aceite ser o entroncamento das duas ferrovias (por temer a aniquilação do seu porto), levou a que a confluência se fixasse no lugar da Ponte da Pedra que mais tarde daria origem ao Entroncamento⁶². A CRCFP também faria modificações ao traçado. Começaria por propor que a travessia do Tejo se fizesse antes de Constância, evitando uma segunda ponte sobre o Zêzere. O CGOPM aceitava a solução embora preferisse a construção das duas pontes, remetendo a decisão final para o governo e para o ministério da guerra⁶³. Outras sugestões iam surgindo. Mais a leste, o engenheiro militar Silva Costa, em reunião com o rei, Saldanha e Sá da Bandeira (29-3-1860), pretendia que Estremoz fosse ponto forçado. Sá da Bandeira tinha uma opinião mais radical, alvitando que a linha devia partir de Cacilhas e atravessar todo o Alentejo. No caso de se querer fazer de Lisboa um ponto forçado, a ferrovia devia atravessar o Tejo no Carregado e seguir por Benavente, Coruche e pelo vale do Sorraia até Estremoz. Era uma opinião amadurecida, pois já antes o militar propusera bases para a constituição de uma empresa que explorasse a linha desde a margem sul do Tejo por Évora e Elvas até Espanha⁶⁴. Apesar de tão judiciosas sugestões (sobretudo a de Sá da Bandeira que em 1886 ainda era elogiada pelos seus camaradas militares⁶⁵) “*prevaleceu, infelizmente, o traçado do Entroncamento, por Abrantes e Ponte de Sôr, a Elvas, origem da serie de erros commetidos na constituição da nossa rede*”⁶⁶. Ironicamente parte deste erro seria da responsabilidade de Sá da Bandeira, que *forçou* a passagem por Elvas, apesar de o CGOPM preferir uma ligação pelo vale do Caia, deixando Elvas a cerca de 10 km de distância⁶⁷.

A linha do norte também fugiria ao preceituado por Watier. A primeira secção seria profundamente alterada pela CRCFP (não passava por Tomar) para obter uma construção mais fácil e barata, deixando ao largo uma zona fértil e produtiva, cuja inclusão no projecto original tinha redundado num aumento de subvenção⁶⁸. Seria um erro com repercussões no futuro da rede, pois “*se na escolha da directriz das linhas do Norte e da Beira Alta tivessem prevalecido os mais avisados alvitres,*

⁶² GOMES, 1935. LOPES, 1952.

⁶³ BMOP, 1865, n.º 4: 417-420.

⁶⁴ AHM. APSB. Minuta de reunião realizada em 29 de Março de 1860, div. 3/18/9/16/16. Bases do contracto para a construção d’uma via-ferrea no sul do Tejo. Div 3/18/9/16/16. Este último documento data provavelmente da década de 1840 ou de 1850, dado o emprego do termo légua em vez de quilómetro, da possibilidade de a tracção não ser feita a vapor e de o prazo de construção se prolongar por doze anos.

⁶⁵ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886, div. 3/20/35/1: 8v e ss.

⁶⁶ PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 90.

⁶⁷ AHM. APSB. Carta a D. Pedro V, div. 3/18/9/16/16. AHM. [Requerimento de Sá da Bandeira ao governo]. div. 3/20/23/44. BMOP, 1865, n.º 4: 421-423. DL, sessões da câmara dos pares de 17-2-1860, 23-4-1860 e 24-4-1860: 183-184, 447 e 455. SANTOS, 1884, [Ofício de Sá da Bandeira sobre a linha do leste].

⁶⁸ AHMOP. COPM. Liv. 10 (1860): 215-216. BMOP, 1865, n.º 6: 648-650. SOUSA, 1911c.

teria a primeira seguido do Entroncamento por Thomar, Miranda do Corvo e Coimbra, e a segunda bifurcaria em Miranda, para ir por Arganil, Ceia e proximidades de Gouveia, á beira serra, em demanda da fronteira. A linha do Oeste viria, por Leiria, Pombal e Ancião, entroncar na do Norte, e um ramal de Coimbra á Figueira ligaria esta cidade com o systema das linhas ferreas. Ficaria assim mais bem servida a zona central, evitando-se a duplicação das linhas da Pampilhosa e de Coimbra á Figueira e as de Leiria á Amieira e Pombal a Alfarelos, tornando-se Coimbra centro de irradiação de linhas férreas”⁶⁹. Na passagem da quarta para a quinta secção nova alteração seria feita para fazer passar a linha por Aveiro, por influência de José Estêvão, natural daquela cidade⁷⁰. Toda a empreitada era criticado por Pezerat, um engenheiro francês radicado em Portugal, para quem nenhuma das linhas podia realizar o seu potencial por erros de traçado que as afastavam das zonas produtivas para as fazer passar por zonas estéreis⁷¹.

4.1.4.2 | ENQUADRAMENTO LEGAL DO ACORDO E A QUESTÃO DA SEGUNDA VIA

Em 5-5-1860 era publicada a lei que aprovava o acordo com Salamanca, se bem que com alterações em relação ao contrato provisório. A colocação da segunda via ficava adiada para quando o rendimento bruto quilométrico das linhas de norte e leste atingisse os 5,4 e os 4,5 contos, respectivamente (antes esses valores eram de 5,832 e 4,86 contos), os prazos eram encurtados (para dois anos e meio no caso da linha do leste e três e quatro anos na linha do norte até Gaia e Porto, respectivamente) e o peso dos carris era aumentado⁷². O governo fica ainda autorizado a angariar o capital necessário ao pagamento da subvenção através de títulos de dívida. A 20-6-1860 declarava-se a constituição oficial da CRCFP, após subscrição de 40% do seu capital, quase todo em França. Com sede em Lisboa, era controlada desde Paris por um comité que decidia sobre assuntos fulcrais da gestão e operação da rede⁷³. Em Outubro, Salamanca passava a concessão para a CRCFP, mantendo-se como construtor e explorador das linhas. Finalmente a 20-12-1860 é lavrado um termo adicional que ratificava as alterações pedidas pelo concessionário⁷⁴.

No contrato nada se dizia sobre os segundos tabuleiros das pontes metálicas, presumindo-se que não estavam incluídos no adiamento. A CRCFP tentou, mais tarde, desobrigar-se da sua colocação, alegando que: a falta não prejudicava o interesse público; a estrutura, por falta de uso, deteriorar-se-ia; quando a companhia fosse obrigada a colocar a segunda via já existiriam técnicas melhores para colocar os tabuleiros; e o adiamento era prática corrente no estrangeiro. A maioria do

⁶⁹ PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 289-290. Ver também SOUSA, 1909d. SOUSA, 1911c. SOUSA, 1927c. SOUSA, 1940c.

⁷⁰ BMOP, 1865, n.º 7: 48-49. SOUSA, 1924-1925. SOUSA, 1941e.

⁷¹ PEZERAT, 1867. FRANÇA, 1977.

⁷² COLP, 1860: 160-162. FINO, 1883-1903, vol. 1: 66-67 e 80-96. SANTOS, 1884, Pertence ao Parecer n.º 13: 1-2.

⁷³ COLP, 1860: 195. SILVA & GOMES, 2003: 7 e 17. SILVA, 2011.

⁷⁴ COLP, 1860, 866-868.

CGOP admitia não existir qualquer inconveniente técnico no assentamento de um só tabuleiro, no entanto, o segundo patamar, não sendo imprescindível, era útil para o movimento (dava mais consistência à ponte, era vantajoso para movimentações militares e em caso de avaria no outro) e para a própria empresa (que ficava com trabalho adiantado). Aliás, a empresa recebia a subvenção para construir a via e preservá-la em boas condições, daí que a deterioração do tabuleiro era argumento que não vingava. De igual modo, o desenvolvimento de novos sistemas de assentamento também não era argumento válido, pois na mesma ponte não podiam empregar técnicas diferentes. Em todo o caso, à luz do contrato, a CRCFP tinha a obrigação de assentar de imediato os segundos tabuleiros, sendo tal a decisão do governo (portaria de 7-7-1863) confirmada por unânime sentença do juízo arbitral de 10-8-1863 convocado a este propósito⁷⁵.

No ano seguinte a CRCFP insiste com o pedido, mas desta feita tanto o fiscal do governo como o CGOP anuem, contrariando alguns dos argumentos anteriores (como a deterioração do material) e enaltecendo as vantagens do adiamento da colocação dos tabuleiros (em caso de utilização de novas técnicas de assentamento só seria necessário desmontar um deles), embora recomende a diminuição da subvenção e a possibilidade de se realizarem obras de reforço das pontes. Juridicamente, porém, nada se fixaria e a questão só seria resolvida em 1866, como veremos, mas nem por isso as linhas deixaram de ser construídas sem segundos tabuleiros⁷⁶.

4.1.4.3 | DINAMIZAÇÃO DA CONSTRUÇÃO

Com Salamanca a construção acelera, malgrado a falta de operários qualificados e de estradas que facilitassem o transporte e a morosidade das expropriações: em 1-7-1861 a linha do leste é inaugurada até Santarém; a 7-11-1862 até Abrantes; a 5-5-1863 até ao Crato; a 29-8-1863, em grande festa, até Elvas; e a 24-9-1863 até à fronteira⁷⁷. Portugal conhecia um avanço na construção comum a outros países nesta altura.

Do lado de Espanha, constituíra-se a CCRB para assentar os carris entre Ciudad Real e Badajoz e com quem a CRCFP assina um acordo (Junho de 1863) para a exploração comum da secção entre esta cidade espanhola e Elvas. Apesar de tudo isto a ligação a Madrid só estaria pronta a 1-10-1866 (com a conclusão do troço entre Magacela e Veredas) e só seria aberta a 1-4-1868. Pela sua directriz as duas capitais ibéricas estavam demasiado distantes entre si, o que era piorado pelo facto de o caminho-de-ferro estar partido entre duas companhias: a CCRB (que o explorava até Ciudad Real) e

⁷⁵ AHMOP. COPM. Liv. 16 (1863): 112-123. BMOP, 1865, n.º 9: 200. COLP, 1863: 267. DINIS, 1915-1919, vol. 3: 218-219. FINO, 1883-1903, vol. 1: 589-593.

⁷⁶ AHMOP. COPM. Liv. 17 (1863): 131v-137v; liv. 19 (1864): 282-286.

⁷⁷ FINO, 1883-1903, vol. 1: 122, 125, 126, 128. GCF, a. 60, n.º 1445 (1-3-1948): 181; a. 62, n.º 1477 (1-7-1949): 447. CALIXTO, 1966b. GAMA, 1956-1957.

a *MZA* (que o operava entre aquela localidade e Madrid). A situação só seria atenuada alguns anos depois pelo ramal de Cáceres, pela variante mais directa entre Madrid e Ciudad Real e pela dissolução da CCRB na *MZA*⁷⁸.

Na linha do norte, o dinamismo de Salamanca era semelhante: em 8-6-1863 era inaugurado o troço entre Estarreja e Gaia e em 1864 são sucessivamente inaugurados os troços entre Taveiro e Estarreja (10-4-1864), Entroncamento e Soure (22-5-1864) e Soure e Taveiro (7-7-1864)⁷⁹. Ao todo, foram mais de 400 km construídos e abertos à exploração em cerca de quatro anos. O maior problema foi enfrentado na parte final da quinta secção da linha do norte (entre Porto e Gaia), onde a CRCFP não demonstrou um empenho tão forte, o que justificou uma inconsequente portaria (9-7-1864) incitando-a a agilizar os trabalhos⁸⁰.

Em Lisboa, a estação de Sta. Apolónia começou a ser construída em 4-9-1862 (seguindo Opperman o projecto de Evangelista Abreu, Angel Arribas y Ugarte e Lecrimer), sendo inaugurada em 1-5-1865 e entregue à CRCFP em Julho seguinte⁸¹.

4.1.4.4 | A INFAME QUINTA SECÇÃO

A parte final da quinta secção era a mais difícil de realizar: a grandeza e dificuldade de construção da ponte, a impossibilidade de fixar apoios no leito do rio, o problema da localização da estação que servisse a cidade e o Douro e permitisse a continuação da linha pelo Minho, Douro e até Leixões foram factores que fizeram com que a travessia demorasse 13 anos a ser realizada⁸².

Anteriormente, Sousa Brandão e Watier haviam proposto que o término da linha se fizesse em Campanhã e de facto o primeiro projecto de travessia (que a colocava sensivelmente onde hoje se ergue a ponte do Freixo) terminava naquele lugar (Poço das Patas, perto do Prado do Repouso), começando no lugar do Areinho. Foi apresentado por Eusébio Page da CRCFP ao governo em 11-2-1862. O CGOP concorda em parte com a proposta e as obras começam, chegando a ser aberto um túnel na serra do Pilar em Gaia⁸³.

Mais tarde verificou-se que o local da encosta de Campanhã sugerido pela CRCFP era impróprio para a estação, pois ficava colocada em curva, num espaço acanhado e sem ligação com a cida-

⁷⁸ DINIS, 1915-1919, vol. 4: 175. ABRAGÃO, 1956a. COMÍN COMÍN et al, 1998, vol. 1: 79-80, 149 e ss. e 176. SALGUEIRO, 2008: 39-40. WAIS, 1974: 144-147, 182-183, 200-205 e 378-380. Ver mapas 30-13.

⁷⁹ FINO, 1883-1903, vol. 1: 126, 132, 147. GCF, a. 60, n.º 1453 (1-7-1948): 362; a. 62, n.º 1475 (1-6-1949): 381; n.º 1485 (1-11-1948): 656. CALIXTO, 1966d.

⁸⁰ BMOP, 1864, n.º 8: 168.

⁸¹ BCP, a. 12, n.º 135 (9-1940): 169-172; a. 27, n.º 311 (5-1955): 9. GCF, a. 62, n.º 1473 (1-5-1949): 289. ABRAGÃO, 1965. ARAÚJO, 1939: 17-18. CALIXTO, 1965e. ROSÁRIO, 1965.

⁸² AHMOP. COPM. Liv. 20 (1864): 256-260. ABRAGÃO, 1958a. C., 1927. PEREIRA, 2012g.

⁸³ AHMOP. COPM. Liv. 14 (1862): 115v-118v. BMOP, 1865, n.º 7: 50-52. MOLARD, 1863. GCF, a. 20, n.º 466 (16-5-1907): 150. ABRAGÃO, 1953b. MARTINS, 1970. PEREIRA, 2012g.

de, com o Douro e com Leixões. Além disso, no Porto levantaram-se também vozes contra esta localização. Por portaria de 6-3-1862 à companhia é ordenada a reformulação do projecto. Em 30-7-1864 Angel Arribas y Ugarte apresenta nova solução, que não inclui, porém a ponte (detalhe que o engenheiro achava desnecessário enquanto se não fixasse o traçado). O governo apontou precisamente esta pecha e indicou ainda que a estação terminal ficasse colocada ou no campo do Cirne (prado do Repouso) ou nas Fontainhas, iniciando-se a ponte no lugar da Pedra Salgada (portaria de 24-11-1864). A primeira daquelas localizações foi recusada por Salamanca e Gómez Roldán (ofícios de 18-11-1864, 18-12-1864 e 29-5-1865), em virtude das avultadas despesas que implicava (seriam necessários mais 8 km de linha em terreno difícil e caro de expropriar), a não ser que o governo assumisse os custos das expropriações e dos quilómetros em excesso. Neste caso, a companhia não só faria o trabalho como se prontificava a construir um caminho-de-ferro do Porto a Braga e daqui a Espanha mediante o mesmo subsídio que obtivera para a linha do norte, mas com condições técnicas mais permissivas e mediante autorização para nova emissão de obrigações garantidas e reembolsáveis pelo estado (proposta recuperada de 1862 e renovada uma segunda vez em Abril de 1865). Esta proposta foi recusada pelo CGOP (que preferia a garantia de juro e pedia mais estudos para ligação à rede espanhola pelo Minho), mas terá sido aceite pelo governo, embora não se concretizasse⁸⁴.

Entretanto, Sousa Brandão, ao estudar a linha do Douro, baralhava ainda mais a questão, confirmando ao CGOP a pertinência da colocação da estação nas Fontainhas por se adaptar melhor a uma linha até à Régua pela margem do Douro. Em Julho de 1865 nada estava resolvido e as obras mantinham-se paradas, o que para a CRCFP se ficava a dever à inépcia do governo⁸⁵.

A 27-11-1865 as duas partes chegariam a novo acordo, que por implicar uma alteração contratual obrigou à audição do parlamento. Durante o debate Sousa Brandão sugere que a estação se colocasse entre as Fontainhas e a Batalha, de preferência na Praça Nova (onde se desalojariam as freiras bentas), construindo-se um túnel sob a Batalha, o que facilitava também a ligação férrea ao Douro. Apesar do esforço da oposição o acordo acaba sancionado por lei de 2-3-1866: a estação ficaria colocada no campo do Cirne (prevendo-se a possibilidade de uma gare intermédia entre a ponte e o Cirne) e o estado assumia os encargos das expropriações. Simultaneamente, resolvia-se a questão dos segundos tabuleiros com um adiamento da sua colocação até à altura em que os movimentos de terra para segunda via fossem realizados. Em troca, a CRCFP tinha de construir sem qualquer apoio do governo um ramal desde a estação de Valadares até um ponto na margem esquerda do Douro (no vale da Piedade, segundo Sousa Brandão, onde o fundeadouro para os bar-

⁸⁴ AHMOP. COPM, Liv. 19 (1864): 366-370; liv. 20 (1864): 256-260; liv. 21 (1865): 186v-193v. BMOP, 1865, n.º 1: 5-6. DINIS, 1915-1919, vol. 3: 474-475, 480-481 e 537-539. GCF, a. 20, n.º 472 (16-8-1907): 244; a. 79, n.º 1 1899 (1-2-1967): 417. ABRAGÃO, 1953b. ABRAGÃO, 1955-1960: 555. PEREIRA, 2011a. PEREIRA, 2012g. TEIXEIRA, 1938.

⁸⁵ AHMOP. COPM, Liv. 21 (1865): 58v-62v. DINIS, 1915-1919, vol. 3: 550-555.

cos era de melhor qualidade e onde existiam várias fábricas de cerâmica), onde se levantaria uma estação e cais de mercadorias⁸⁶.

Todavia, no segundo lustro da década de 1860, a CRCFP passou por uma grave crise financeira que a forçou a suspender os pagamentos aos seus accionistas e obrigacionistas (1866). O governo nomeou uma comissão de inquérito (portaria de 12-7-1866), que concluiu que a desgraça da CRCFP tinha sido trazida por ela própria. A má situação financeira da companhia aliada a desencontros com Salamanca e com o estado redundou num jogo do empurra de responsabilidades entre os três e num atraso da construção da quinta secção⁸⁷.

Entretanto, os estudos continuavam e um projecto, apresentado ainda em 1866, previa uma travessia entre a Pedra Salgada, a quinta do Freixo e o campo do Cirne. Teria merecido a aprovação do CGOP se tivesse incluído o plano da ponte⁸⁸. Numa segunda tentativa, apresentada no ano seguinte, a estação do Cirne estava mal colocada para servir de ligação às linhas do Minho e Douro, enquanto que o acordado ramal de Valadares poderia ser melhorado⁸⁹. Só ao terceiro ensaio o projecto da ponte era aprovado, juntamente com a directriz do troço, após parecer favorável da JCOPM, apesar de os pilares da ponte só estarem preparados para via única (portaria de 8-11-1869)⁹⁰.

Contudo, os trabalhos não arrancavam, pois a situação financeira da CRCFP agravara-se com a crise de 1868, o governo não avançava com as expropriações e as relações com Salamanca eram cada vez mais tensas. Já se ventilava a possibilidade de se construir a estação do Porto junto ao rio, defronte da que se deveria construir em Gaia, e fazer a baldeação das mercadorias por via fluvial⁹¹. O governo intima a CRCFP a construir imediatamente a quinta secção e a estação do Porto, o que levou ao rompimento de relações entre a companhia e Salamanca por este se recusar a aceitar o trabalho⁹². A CRCFP assume então o compromisso de construir a quinta secção em dois anos e meio em troca da dispensa do ramal de Valadares, da manutenção do adiamento da colocação dos segundos tabuleiros, da construção de obras de arte para apenas uma via, da divisão com o estado da despesa com a construção da estação do Porto (que deveria também servir as linhas públicas do Minho e Douro) e da abolição do imposto de trânsito⁹³.

Pedro Inácio Lopes é encarregue do projecto, o qual apresenta ao governo em 31-12-1872. Estabelecia a estação no lugar de Pinheiro (em Campanhã) e a ponte no segmento onde o rio era

⁸⁶ COLP, 1866: 76-77. DL, sessão da câmara dos deputados de 6-2-1866: 396-397. ABRAGÃO, 1953b. LEÃO, 2007: 79, 171, 241.

⁸⁷ BMOP, 1866, N.º 8: 102-103. DINIS, 1915-1919, vol. 4: 393-490. LARCHER, 1883: 30-36. ABRAGÃO, 1953b. SALGUEIRO, 2008: 36 e 47-55. SILVA & GOMES, 2003: 1-2. TORRES, 1985: 44.

⁸⁸ AHMOP. COPM. Liv. 24 (1866): 64-65.

⁸⁹ AHMOP. COPM. Liv. 25 (1867): 200-205.

⁹⁰ AHMOP. JCOPM. Liv. 30 (1869): 52-62v e 62-65. CNDF(AD). Correspondência recebida de 1869. CCFP-CP/D/1/042, docs. 41-43. DINIS, 1915-1919, vol. 4: 308.

⁹¹ FONSECA, 1975.

⁹² SALGUEIRO, 2008: 37.

⁹³ DINIS, 1915-1919, vol. 5: 166-181.

mais estreito, mas onde tinha as margens mais escarpadas (em Quebrantões entre a serra do Pilar e o monte do Seminário, possibilitando o assentamento dos pilares fora do leito do rio). Era a solução com o menor percurso, melhores condições de tracção, menores custos em termos de expropriações, mais prática ligação para as linhas do Minho e Douro (evitava a necessidade de reversão de marcha por parte dos comboios) e que terminava no espaço mais amplo. As únicas desvantagens eram o custo da ponte (o mais alto das três possibilidades: Campanhã/Areinho, Cirne/Pedra Salgada e Pinheiro/Seminário) e a pior colocação da estação em relação ao Porto (a solução Cirne era a melhor). Tirando alguns detalhes menores, toda a JCOPM aprovava o projecto, excepto o vogal Belchior Garcês que levantava a sua voz contra a *moda* das pontes arrojadas, que pelo seu arrojado eram também inseguras, e contra a colocação da estação⁹⁴.

Em Março de 1873 o governo pede autorização ao parlamento para negociar um novo contrato com a CRCFP (com base nas condições anteriormente pedidas pela companhia) que permitisse a conclusão da linha do norte. A companhia por seu lado iniciara a construção da estação e, após pressão dos principais obrigacionistas, conseguiria em Julho de 1874 um acordo com a *Société Générale de Crédit Industriel et Commercial de Paris* para regularizar o pagamento do juro das obrigações (em troca da delegação àquela instituição da isenção do imposto de trânsito negociado com o governo) o que, aliado a um aumento das receitas de exploração, aliviou a sua situação económica⁹⁵. O acordo final entre governo e CRCFP seria sancionado por lei de 26-2-1875, contrato e portaria de 6-3-1875, projecto e decreto de 8-3-1875 (aprovado a 6-5-1875) e portaria de 7-6-1875⁹⁶. Ficava estipulada a isenção da construção do ramal de Valadares (que em 1875 cativaria o interesse de Maximiliano Schrek e de Eduardo Moser num projecto para a construção de um porto em Lavadores, na margem esquerda do Douro⁹⁷) e do imposto de trânsito em pequena velocidade (por um prazo de 36 anos). Em contrapartida, a CRCFP nenhum outro apoio recebia pela construção da ligação ao Porto e abdicava de qualquer reclamação a que julgasse ter direito. Por esta altura, já o encargo da construção da estação tinha passado também para o governo por receios de que a CRCFP não fosse capaz de a ter concluído quando da abertura da linha. O projecto de Pedro Inácio Lopes é remodelado e a empreitada é entregue ao director das linhas do Minho e Douro, engenheiro João Joaquim de Matos, que inaugura a gare em 2-5-1875⁹⁸.

Depois de o projecto final ter sido aprovado pela JCOPM (e pelo governo), que apenas lamentava que a ponte não incluísse viação ordinária, os trabalhos foram iniciados. A construção da ponte

⁹⁴ AHMOP. JCOPM. Liv. 34 (1873): 201-205. LOPES, 1875: 427 e ss. ABRAGÃO, 1933. Ver mapas 30-22.

⁹⁵ PINHEIRO, 1986: 472-476. SILVA & GOMES, 2003: 2. TORRES, 1985: 47-48.

⁹⁶ COLP, 1875: 20-21 e 24. DINIS, 1915-1919, vol. 5: 470. FINO, 1883-1903, vol. 1: 289.

⁹⁷ DINIS, 1915-1919, vol. 5: 489. MOSER, 1879.

⁹⁸ FINO, 1883-1903, vol. 1: 262. COSTA, 1955. MARTINS, 1970. SOUSA, 1931.

ficou a cargo de Espregueira, Pedro Inácio Lopes, Alexandre Eiffel e Seyrig (da casa Eiffel)⁹⁹. Em 30-10-1877, os trabalhos de construção da ponte eram concluídos numa obra que, para *O Comércio do Porto*, mais parecia de fantasia que de realidade¹⁰⁰. A ligação directa por caminho-de-ferro entre Porto e Lisboa seria inaugurada dias depois, a 5-11-1877. No mês seguinte, a CRCFP e o governo assinavam um acordo para a exploração comum da estação¹⁰¹.

4.1.5 | O RAMAL DE CÁCERES

No ano em que previa concluir a linha do norte, a CRCFP requer (23-2-1877) e obtém a concessão de um ramal desde a linha do leste até à província espanhola de Cáceres sem qualquer auxílio do estado (decreto de 19-4-1877). Nesta altura a companhia recuperava da sua situação financeira aflictiva (em 1877-1878 distribuiu dividendo pela primeira vez) e aproveitava o parecer preliminar de 1876 da AECP sobre a rede geral (incluía uma linha de primeira ordem que partindo de Ponte de Sor se dirigisse a Cáceres passando por Castelo de Vide, provavelmente incluída por influência de Espregueira e Inácio Lopes, engenheiros da CRCFP, que fizeram parte da comissão que definiu a rede) para iniciar a expansão das suas linhas¹⁰².

O pensamento de uma linha até àquela província espanhola não era de modo algum novo. Já na década de 1850 Joaquim Nuñez de Prado propunha um caminho-de-ferro que seguisse por Plasencia e Cáceres em vez de se dirigir a Badajoz. Também Watier se referia a este traçado, que evitava a volta por Ciudad Real antes de se atingir Madrid, apenas duvidando do interesse de Espanha na mesma linha. Meses depois, a propósito do contrato Peto, a comissão de obras públicas concordava que a linha do leste, tal como estava idealizada, não era a mais favorável, sendo preferível uma ligação a norte de Elvas por Cáceres. Nunes de Aguiar, como vimos, sugeria o mesmo, não fosse o terreno tão inóspito a estradas de ferro. Finalmente, o CGOP, em 1861, não desconsiderava a ligação àquela região espanhola, apesar de a linha do leste estar já contratada. Na altura a falta de vontade de Espanha deitou tudo a perder e o projecto caiu no esquecimento¹⁰³.

Na década de 1870 a ligação volta à ordem do dia. Em 9-9-1875 Eduardo Teixeira de Sampaio pede licença ao governo para construir e explorar um caminho-de-ferro em via reduzida entre um ponto entre Portalegre e Assumar e a fronteira entre Porto da Espada e Abrunheira¹⁰⁴. O governo não responde, mas pergunta à CRCFP (12-9-1876) se estava interessada em tal linha. O interesse

⁹⁹ DINIS, 1915-1919, vol. 5: 478-479. ROPM, t. 7, n.ºs 76 e 77: 145-170 e 189-222. ABRAGÃO, 1958a. C., 1927. CALIXTO, 1965g. MATOS, 2009: 198.

¹⁰⁰ GAIO, 1957: 51.

¹⁰¹ COLP, 1892: 780. BCP, a. 24, n.º 281 (11-1952): 23. GCF, a. 60, n.º 1459 (1-10-1948): 524. ABRAGÃO, 1953a.

¹⁰² AECP, 1878a. COLP, 1877: 108-110. SALGUEIRO, 2008: 47-55. TORRES, 1985: 77.

¹⁰³ BMOP, 1862, 1: 43-45. WATIER, 1860: 78-81 e 86-87. PEREIRA, 2008b: 107. WAIS, 1943: 60-70. WAIS, 1974: 144-147 e 200-205.

¹⁰⁴ DINIS, 1915-1919, vol. 6: 79-86.

era real, mas não no imediato¹⁰⁵. Meses mais tarde, o receio de que em Espanha se construísse a linha de Mérida a Cáceres para o transporte dos fosfatos desta região levaram a CRCFP a movimentar-se, numa altura em que do lado de lá da fronteira tinha sido concedida uma linha entre Malpartida, Cáceres e Portugal¹⁰⁶.

Em 1877 a CRCFP avança para a construção do ramal com o objectivo de atrair os fosfatos produzidos em Cáceres para o porto de Lisboa (que até então vinham por estrada até à linha do leste¹⁰⁷). Sousa Brandão, tendo em mente os interesses gerais da rede, não encontrava justificação para a construção do ramal, pois duplicava as comunicações férreas numa zona pouco extensa do Alentejo (apesar de não ser de difícil construção, ter a sua utilidade própria e não condenar a linha da Beira Baixa). Preferia a construção imediata da linha internacional do vale do Tejo (Beira Baixa) com dois ramais: um para a Covilhã e outro que partindo de Ródão seguia para Castelo de Vide, Marvão e Cáceres. Eventualmente, podia-se prescindir deste último ramal, ligando-se directamente a linha da Beira Baixa àquela província espanhola¹⁰⁸. A JCOPM, não se opondo à concessão, insinuava a sua rejeição. No caso de o governo querer adjudicar o ramal, então este teria de obedecer a todas as precauções em termos militares e não prejudicar a feitura da linha da Beira Baixa até à fronteira. Para isto, o ramal de Cáceres não podia ser considerado como mais do que um caminho-de-ferro de interesse restrito e local, algo que a própria JCOPM achava improvável dada a sua proximidade da linha que em Espanha seguia de Cáceres a Madrid¹⁰⁹. Na verdade, a CRCFP podia fazer do caminho-de-ferro de Cáceres a ligação mais directa e rápida entre Lisboa e Madrid, no entanto não podia demonstrar isso ao governo. Em carta ao comité de Paris, o responsável português refere que no projecto apresentado ao ministro ele “*ne parle pas de l’importance de cette ligne comme ligne directe entre Lisbonne et Madrid*”, pois tal linha “*ajournera à une époque bien éloignée la construction des lignes de la Basse Beira*”¹¹⁰, o que ia contra as intenções nacionais. No final, o governo tentou conciliar todos os interesses: da CRCFP, que pretendia a linha; da JCOPM, que não queria uma via com boas condições de tracção naquela região; e os seus próprios, adjudicando à CRCFP, sem qualquer custo para o estado, um novo caminho-de-ferro. Este era concedido com um caderno de encargos semelhante ao usado para as concessões de via reduzida (com declives até 20 mm/m e raios de curva desde 180 m) de modo a não poder concorrer com a desejada linha internacional da Beira Baixa. É certo que a CRCFP não era forçada a empregar declives tão acentuados nem curvas tão apertadas, mas para construir uma linha com boas condições de tracção teria de despende muito

¹⁰⁵ CNDF(AD). Correspondência recebida de 1876. CCFP-CP/D/1/044, docs. 56, 57, 215 e 216. DINIS, 1915-1919, vol. 6: 256. SILVA, 2011: 14.

¹⁰⁶ PAGE ALBAREDA 1877a: 425-427. SILVA, 2011: 14. WAIS, 1974: 378-380.

¹⁰⁷ CENDAL BURDALO, 1998: 21.

¹⁰⁸ BRANDÃO, 1877a. BRANDÃO, 1877b.

¹⁰⁹ AHMOP. JCOPM. Liv. 38 (1877), parecer de 15-3-1875. DINIS, 1915-1919, vol. 6: 34-35 e 79-86.

¹¹⁰ CNDF(AD). Correspondência recebida de 1876. CCFP-CP/D/1/044, doc. 227.

mais dinheiro, quando não tinha necessidade de o fazer, pois só pretendia o ramal para trazer os fosfatos de Cáceres para Lisboa. Pedir mais apoio ao estado para construir uma via que permitisse velocidades mais elevadas estava fora de questão, pois dificilmente o estado financiaria uma obra que colocava em cheque a linha da Beira Baixa (para cuja construção o governo já dispunha de lei) e que do ponto de vista militar era um autêntico desastre: não estava protegida por nenhuma praça de guerra e dava aos espanhóis um vector de invasão que evitava Elvas, entre outras razões¹¹¹. Demais, passaria mais perto de Beirã do que de Marvão, contra a sugestão do capitão de engenharia Bandeira Coelho, mas a favor da opinião do engenheiro civil Lecocq (responsáveis pela fixação do entroncamento com Espanha)¹¹².

Do lado de Espanha, as linhas de Cáceres à fronteira portuguesa e a Malpartida de Plasencia (onde se enlaçava com o caminho-de-ferro que se dirigia a Madrid) tinham sido entregues em 1876 à SCMP. Em 21-7-1877, a CRCFP assinou um contrato com aquela sociedade pelo qual tomava a exploração das suas vias-férreas, garantindo-lhe um juro de 5% sobre o seu capital, enquanto não chegasse a acordo com a companhia da linha de Madrid a Malpartida para fazer toda a exploração entre Madrid e a fronteira nacional (o que veio a acontecer em 7-12-1880 com a criação da MCP, onde a CRCFP detinha uma participação)¹¹³. Para captar as fosforites de Cáceres, a CRCFP estabeleceu ainda outro trato (21-6-1877) com a Sociedade Geral de Fosfatos de Cáceres para o transporte mínimo de 50 000 t/ano. Nestes negócios, o comité de Paris desempenhou um papel fulcral, manobrando em ambos os lados da fronteira através da CRCFP, da companhia dos fosfatos e da SCMP, também dominada pelo comité através de Joaquín de la Gandara¹¹⁴.

Feita a concessão, Espregueira, director da CRCFP, não tem problemas em confessar publicamente (na AECP) que o ramal poderia também servir para encurtar a ligação a Madrid. Os estudos da companhia (apresentados em Fevereiro de 1878 e aprovados em Maio) procuraram de facto obter uma ligação mais rápida e directa até à capital espanhola, conseguindo uma directriz (entre a estação de Torre das Vargens na linha do leste e Cáceres passando por Valência de Alcântara) em que os declives não eram exagerados e os raios de curva não baixavam dos 250 m. Mesmo assim, quase $\frac{2}{3}$ do traçado era em curva e sem alinhamentos rectos suficientemente extensos entre si para uma linha que se queria internacional, o que se traduziu num traçado que não permitia velocidades elevadas e com uma extensão “*manifestamente exagerada para a distância a vencer (...) com infelizes consequências que ainda hoje se fazem sentir*”¹¹⁵. A construção iniciou-se em Julho de 1878 e o

¹¹¹ PAIS, 1878b: 280-288.

¹¹² AHMOP. JCOPM. Cx. 21 (1878), parecer 7711 (18-3-1878).

¹¹³ DINIS, 1915-1919, vol. 6: 108-110. PORTUGAL, 1892, documento 363. CENDAL BÚRDALO, 1998: 20-21. WAIS, 1974: 378-380.

¹¹⁴ DINIS, 1915-1919, vol. 6: 105-108. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 171-174. SILVA, 2011: 14-15. SILVA & GOMES, 2003: 19-20. PINHEIRO, 1997: 154.

¹¹⁵ CP, 1981: 5. Ver também ROPM, t. 10 (1879), n.ºs 111-112: 201-224. [LOPES], 1880.

caminho-de-ferro foi inaugurado sensivelmente dois anos depois, mas com grande parte da linha por vedar e com a ausência de muita sinalização¹¹⁶. Na altura, seguia somente até Cáceres, porque houve atrasos nas obras do tramo até Madrid. A ligação entre as duas capitais ibéricas só se inauguraria a 8-10-1881, data a partir da qual a linha do leste foi sendo abandonada como linha internacional e que, para alguns autores, enterrou definitivamente as possibilidades de se construir a linha internacional da Beira Baixa. Assim parecia até porque a AECP, que na altura analisava a configuração da rede geral, a elimina da sua proposta final. No entanto, como veremos no capítulo referente àquela via-férrea, ainda restava alguma esperança de a ver transformada em linha internacional¹¹⁷.

Os primeiros anos de exploração do ramal de Cáceres e das linhas da MCP ainda proporcionaram um rendimento positivo. Porém, a partir de 1885, o lucro começa a quebrar e a transformar-se em prejuízo devido à epidemia de cólera que impôs medidas sanitárias na região, à crise agrícola da Inglaterra, à concorrência dos fosfatos estrangeiros e sobretudo à abertura de uma ligação directa entre Cáceres e Huelva. Apesar disto, a CRCFP assina neste ano novo acordo com a MCP para a exploração das suas linhas e pagamento do dividendo e juro das suas acções e obrigações¹¹⁸. Por estas ferrovias circularia também o Sud Express desde a sua criação em Novembro de 1887 até 1895 e que de facto tinha uma afluência significativa de passageiros, mas não a suficiente para inverter o sinal do rendimento do trajecto¹¹⁹.

4.1.6 | RAMAL DE COIMBRA

Mais a norte concedeu-se um ramal entre a estação de Coimbra e o centro da cidade, em virtude de a linha do norte passar muito ao largo e de o ponto inicial da linha da Beira Alta ter passado para a Pampilhosa. Para satisfazer as pretensões daquela cidade, criou-se então aquele ramal. A ligação já há muito era pretendida, tendo mesmo surgido uma proposta (de Evaristo Nunes Pinto e Camilo Mangeon) para construir um americano entre estes dois pontos, aceite por decreto de 24-4-1872¹²⁰.

Inicialmente a responsabilidade da linha foi atribuída à CCFBA quando da outorga do prolongamento da linha da Beira Alta à Figueira da Foz. Os estudos foram feitos e aprovados em Novembro de 1878, mas os trabalhos demoraram a arrancar, o que motivou ásperas críticas dos pares Pereira Dias, Fernandes Vaz (I) e Lourenço de Almeida e Azevedo ao governo e à companhia. A CCFBA tentou livrar-se do encargo, mas o governo reiterou que não abdicaria dos seus direitos por

¹¹⁶ COLP, 1884: 382. FINO, 1883-1903, vol. 1: 408. GCF, a. 60, n.º 1451 (1-6-1948): 329.

¹¹⁷ AECP, 1878c. CP, 1981. ALEGRIA, 1983a. GOMES, 2009a: 1.

¹¹⁸ PORTUGAL, 1892. ALEGRIA, 1983a. ALEGRIA, 1983b. CENDAL BÚRDALO, 1998: 24. PIMENTEL, 1892.

¹¹⁹ BCP, a. 4, n.º 31 (1-1932): 1-5. CALIXTO, 1964a. LEVY, 1983. SÁ, 1932. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 4: 121-122.

¹²⁰ AHMOP. JCOPM. Liv. 34 (1873): 125-125v. COLP, 1872: 33-34. ROPM, t. 10 (1879), n.ºs 111-112: 187-192. ASSOCIAÇÃO..., 1936: 5 e 59.

portarias de 30-6-1882 e 14-4-1883¹²¹. O ramal acabou por ser usado como compensação numa contenda com a CRCFP a propósito da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz. A concessão desta via levantou os protestos da CCFBA (13-3-1881, 14-3-1881 e 11-4-1881) que alegava que a directriz da secção entre Alfarelos e a Figueira era paralela à sua linha da Pampilhosa àquela vila. A solução passou pela entrega da responsabilidade da construção do ramal de Coimbra à CRCFP (termo de desistência de 22-11-1883 e acordo de 23-11-1883)¹²².

A indefinição em relação à atribuição da responsabilidade da linha deu azo a novas meditações sobre o seu futuro, ponderando-se a possibilidade de a continuar para lá de Coimbra. Quando a CRCFP tomou conta do ramal, o seu traçado em bitola larga obedeceu à conveniência de poder ser prologando pelo Mondego (a estação provisória ficaria ao lado da linha e não à sua cabeceira), sendo assim aprovado pela JCOPM e pelo governo¹²³. Durante a construção, surgiu uma proposta de um tal de Thomas Morton Johnson (11-3-1885) que requeria a concessão de uma enorme rede ferroviária no centro do país sem qualquer apoio financeiro. Começava em Abrantes e acabava em Vila Nova de Gaia e Recarei (linha do Douro). Seguia por Sardoal, Sertã, Cabeçudo, Pedrógão Pequeno, sobre o Zêzere até Alvares, Góis, Arganil, Coja, sobre o Alva até Lourosa, Midões, Carregal do Sal, Lobão da Beira, Lajeosa, Viseu, S. Pedro do Sul, Reriz, Cabril, Arouca, Sandim e Vila Nova de Gaia; de Cabril partia um ramal para Alvarenga, Fornelos e Travanca, atravessando o Douro perto de Sebolido, Melres, Santiago, Aguiar de Sousa e Recarei. A CRCFP de imediato contestou, mas nem foi necessário lavrar protesto formal, uma vez que a JCOPM, embora concordasse com a necessidade de uma linha pelo centro da Beira, recusou o projecto por achar que a empresa não tinha a mínima probabilidade de êxito, além de que as condições propostas eram inadmissíveis¹²⁴. Quanto ao mais singelo ramal de Coimbra, seria inaugurado em 18-10-1885¹²⁵.

Concluído o ramal, ressurgiram as ideias para o prolongar. Em 23-6-1887 o deputado e advogado figueirense Guimarães Pedrosa sugeria no parlamento uma linha que cortasse o país a meio desde o Fundão por Castelo Branco e Coimbra até Alfarelos¹²⁶. No ano seguinte, o prolongamento desta via-férrea seria posto em prática com a concessão de uma linha em via reduzida de Coimbra a Arganil por Ceira, Miranda do Corvo e Lousã (alvará de 1-9-1887) à FS&V, que constituiu a 12-11-1888 a CCFM. O ponto inicial da linha seria “*junto da actual ponte do caminho de ferro do norte,*

¹²¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 21, parecer 8006 (21-11-1878). COLP, 1882: 165; 1883: 74-75. DCDPR, 18-4-1882 e 30-6-1882: 411-413 e 996-997.

¹²² COLP, 1883: 367-368 e 374-375. FINO, 1883-1903, vol. 2: 31-52. BARATA, 1945.

¹²³ AHMOP. JCOPM. Cx. 27 (1884), pareceres 11527 (17-7-1884) e 11710 (9-10-1884); cx. 29 (1885), parecer 12693 (29-9-1885). COLP, 1884: 346 e 439.

¹²⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 28 (1885), parecer 12219 (30-4-1885).

¹²⁵ GCF, a. 31, n.º 729 (1-5-1918): 131 e 138-139. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 3: 120.

¹²⁶ DCD, 23-6-1887: 1396-1400.

ou da estação urbana da mesma cidade, ou de um ponto do entroncamento com a linha de Coimbra a Santa Comba Dão, que está em estudos, se a esse tempo já estiver decretada”¹²⁷.

Alguns viam neste caminho-de-ferro o primeiro passo para corrigir o erro de a linha da Beira Alta não começar em Miranda do Douro e para resolver o impasse em que se encontrava a linha da Beira Baixa. Porém, a 8-11-1888, novo alvará concede o alargamento da bitola (pois a empresa pretendia levar a ferrovia até à Covilhã), o que paradoxalmente acabou por tolher a sua exequibilidade¹²⁸. No entanto, em 1889, no parlamento, o prolongamento da linha até à Covilhã é muito elogiado pelo ex-ministro Emídio Navarro e chega a ser alvo de um projecto de lei da autoria de Alfredo Brandão¹²⁹. A CCFBA podia levantar obstáculos a este projecto, pois ficava dentro da sua zona de protecção, mas mais problemático seria a incapacidade técnica e financeira da CCFM para levar os carris somente à Lousã. Apesar de portaria de 11-1-1889 ter aprovado o projecto e se terem começado a realizar as primeiras expropriações, em 1891 ainda decorriam negociações sobre detalhes técnicos. As obras não avançavam e o governo opta até por extinguir a fiscalização dos trabalhos na obra (portaria de 4-7-1891), depois de conceder várias prorrogações de prazo à companhia. Mais tarde, dificuldades financeiras e dissidências com o empreiteiro determinaram a interrupção definitiva dos trabalhos¹³⁰. Indeferido o pedido para trespassar a concessão a uma outra companhia, a CCFM requereu suspensão de pagamentos, decretada pelo tribunal do Comércio de Lisboa em 24-10-1895. Falhadas as diligências para a concordata com os credores e a obtenção de novos capitais, em 18-2-1897 a CCFM entrava em falência e passava a ser gerida por uma comissão composta pelos credores e pelo estado, tal como acontecera com a CRCFP anos antes¹³¹.

4.2 | LINHAS DO SUL E SUESTE

A ideia de linhas cruzando o Alentejo era também antiga, pois já na década de 1840 o conde de Tojal e Du Pré a equacionavam, no entanto, só a regeneração as tornaria realidade. No início de 1854 o CGOPM ao projectar a rede ferroviária nacional incluía uma linha pelo Alentejo desde Estremoz até Évora com bifurcação para o Guadiana (Mértola) e o Sado¹³².

¹²⁷ COLP, 1887: 430-432.

¹²⁸ COLP, 1888: 445-446. PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 290-292. CALIXTO, 1966a. REIS, 1941b. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 3: 119. TORRES, 1930.

¹²⁹ DCD, 18-5-1889 e 24-5-1889: 733-734 e 842. GCF, a. 2, n.º 30 (21-5-1889): 86-87.

¹³⁰ AHMOP. JCOPM. Cx. 35 (1891), parecer 20010 (12-2-1891); cx 36 (1891), pareceres 20226 (27-4-1891) e 20986 (5-11-1891); cx 38 (1892), parecer 22054 (1-9-1892); cx. 45 (1895), parecer 25665 (25-10-1895). COLP, 1889: 232-233 e 447; 1891: 375. FINO, 1883-1903, vol. 3: 176, 224-225, 250, 298-299. GCF, a. 51, n.º 1226 (16-1-1939): 81. GARCIA, 1936.

¹³¹ AHMOP. CSOPM. Cx. 41 (1894), parecer 24167 (9-8-1894). GCF, a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 47. GCFPH, a. 10, n.º 222 (16-3-1897): 90. FERNANDES et al., 1993. SOUSA, 1903. TORRES, 1936: 47.

¹³² BMOP, 1854, n.º 3: 209-218.

4.2.1 | A VISÃO DO MARQUÊS DE FICALHO

Esta ideia terá ganho força à medida que os atrasos se sucediam na linha do leste mas só em 1854 o marquês de Ficalho, estando em Vendas Novas com o visconde da Luz e viajando “*por um meio deserto que convida a meditação*”¹³³, começou a imaginar que não havia ali pântano que não se secasse, pinheiro que não se transformasse em pinhal e rio que não se transformasse em canal de irrigação, sugerindo a construção de um caminho-de-ferro, pois uma estrada seria de muito difícil construção e a existente oferecia uma péssima viagem¹³⁴. Em Lisboa encontrou-se com o engenheiro Flanagan que estudou o projecto. O marquês percebeu que não era empresa para as suas posses e associou-se a Eugénio de Almeida. Patriotismos e visões à parte, ambos eram pares do reino e ambos tinham grandes interesses no Alentejo: Ficalho era um grande proprietário rural e Eugénio de Almeida investira anos antes em propriedades na região e numa moagem em Lisboa¹³⁵.

Em 19-4-1854 propuseram ao governo a construção de uma via-férrea com 1,44 m de bitola entre Aldeia Galega (a opção Cacilhas foi ponderada mas esbarrou nos altos custos que acarretava¹³⁶) e Vendas Novas com possibilidade de prolongamento até Setúbal, Évora e Beja, mediante uma subvenção ao quilómetro. Em 19-7-1854, o CGOPM aponta algumas falhas (exagero dos declives apresentados, escassez de estações, demasiada leveza dos carris, demasiada amplitude das isenções fiscais, imprevidência na concessão do exclusivo sobre o prolongamento das linhas até Évora e Beja, ausência de penas em caso de incumprimento), mas não altera a directriz, apenas advertindo para a conveniência de a linha começar no Barreiro e tocar um ponto do Sado antes de chegar a Vendas Novas, que, para Watier, era um autêntico beco sem saída em termos ferroviários¹³⁷. Fontes ignora e assina um contrato provisório com os dois pares em 24-7-1854 (no qual, ainda contra a opinião do CGOPM, oferece as madeiras do estado que deveriam servir de leito ao caminho-de-ferro, reconhecendo ainda à companhia o direito de recusar os toros entregues e ser indemnizada por qualquer dano causado por esta falta) e neste mesmo dia apresenta-o aos deputados, justificando a medida com o alto custo que uma estrada acarretaria para o tesouro¹³⁸.

A lei de 7-8-1854, aprovada em tempo recorde, e o decreto de 26-8-1854 autorizam a abertura de concurso de acordo com as bases indicadas inicialmente, mas com algumas alterações: o ponto inicial da linha passava para o Barreiro (por motivos de espaço e conveniência de construção, mas também por alegada influência de Joaquim António de Aguiar que lá passou parte da sua vida¹³⁹),

¹³³ DL, sessão da câmara dos pares de 12-1-1866: 136.

¹³⁴ FOLGADO, 19--: 15.

¹³⁵ SARDICA, 2005b: 25 e ss. Ver anexo 7.

¹³⁶ ABRAGÃO, 1955-1960.

¹³⁷ BMOP, 1854, n.º 8: 53-57. WATIER, 1860: 91-95.

¹³⁸ DCD, 29-7-1854: 576-579. SANTOS, 1995: 107.

¹³⁹ CRUZ, 1977. VALADAS, 1878a.

não se afastando a possibilidade de uma ligação a Aldeia Galega; o prolongamento até Setúbal (porto de grande importância desde a primeira metade do século¹⁴⁰) era também incluído; e consequentemente fazia-se uma actualização dos valores das garantias de parte a parte¹⁴¹.

Ao concurso apresentam-se Joseph Marcelin, Terence Flanagan, o marquês de Nisa e Paulino Tomás da Costa e Tomás da Costa Ramos (em seu nome e dos *brasileiros* João Pedro da Costa Coimbra, Francisco Melo de Soares Freitas, Jorge Gonçalves Franco e António Gomes Brandão)¹⁴². Os proponentes originais da linha nem compareceram à praça, mais uma vez por *patriotismo* e para não fazer baixar em demasia a subvenção¹⁴³. Os *brasileiros* com uma licitação de 7,9 contos/km arrebatam a concessão e constituem a CCFST (estatutos aprovados a 6-2-1855 com muitas críticas). Por lei de 30-4-1855, o governo fica também autorizado a emitir títulos de dívida para pagamento do subsídio. De imediato, Beja se compromete a contribuir com 2,2 contos/km para a via-férrea que de Vendas Novas lá chegasse, compromisso que seria reiterado dois anos depois¹⁴⁴.

Os trabalhos iniciaram-se sob direcção do engenheiro De Lenne, que trabalhara nos caminhos-de-ferro do Luxemburgo¹⁴⁵, mas progrediam muito lentamente, de tal modo que em três anos apenas estariam assentes 50 km de linha até Bombel (faltando cinco para se chegar a Vendas Novas) e o próprio ramal de Setúbal seria adiado¹⁴⁶. Mesmo assim, a CCFST em 1857 requer o prolongamento da linha até Évora e Beja, juntamente com o direito de poder levar mais tarde o caminho-de-ferro a Espanha e ao Algarve mediante um subsídio de 24 contos/km, montante que decerto resolveria quaisquer problemas financeiros da companhia, mas que foi recusado pelo CGOPM¹⁴⁷. A CCFST procurava aproveitar-se do fracasso da CCP, pois era a única companhia em actividade, cuja linha tinha operado maravilhas na colónia agrícola de José Maria dos Santos e era a mais próxima de Espanha e cuja internacionalização tinha alguns apoiantes, como Sá da Bandeira, como vimos¹⁴⁸.

Em Agosto de 1858, o governo histórico, depois de solicitar a Évora igual patriotismo que Beja demonstrara¹⁴⁹, propõe às câmaras o prolongamento da linha até àquelas duas cidades após realização de concurso onde a CCFST tinha preferência e onde só seriam admitidos empresários capazes. A directriz seguiria os estudos de Sousa Brandão (com bifurcação em Santiago do Escoural, um dos poucos traçados deste engenheiro que mais tarde foram contestados por não permitir uma ligação

¹⁴⁰ ALEGRIA, 1990. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 4: 35-36.

¹⁴¹ COLP, 1854: 246-248 e 564-567. FINO, 1883-1903, vol. 1: 44-45. ALEGRIA, 1990: 259-261.

¹⁴² FINO, 1883-1903, vol. 1: 48-50.

¹⁴³ DL, sessão da câmara dos pares de 12-1-1866: 136.

¹⁴⁴ COLP, 1855: 20, 99-100 e 275-276; 1857: 37. ABRAGÃO, 1955-1960. PEREIRA, 2011j.

¹⁴⁵ ABRAGÃO, 1955-1960.

¹⁴⁶ AHMOP. COPM. Liv. 5 (1856-1857): 173-174. FINO, 1883-1903, vol. 1: 64. ABRAGÃO, 1955-1960: 70 (1956).

¹⁴⁷ AHMOP. COPM. Liv. 5 (1856-1857): 174-177v.

¹⁴⁸ M., [s. d.]. MASCARENHAS, 1863. GCF, a. 75, n.º 1803 (1-2-1963): 422. CABRITA, 1999. PINHEIRO, 1986.

¹⁴⁹ COLP, 1857: 302.

directa entre Évora e Beja, muito embora encurtasse o percurso de Beja para Lisboa¹⁵⁰). A intervenção do estado era forte e incidia sobre as expropriações, os movimentos de terra e as obras de arte, ficando apenas o assentamento dos carris, a construção das estações e a exploração a cargo do concessionário. Os pares alteram o projecto, eliminando a preferência da CCFST, os critérios de admissão ao concurso e a fixação da subvenção a atribuir. Os deputados discordavam, mas dada a urgência da questão e o compromisso oficioso do governo em não aceitar subvenções demasiado altas nem vindas de empresários pouco dignos, conformavam-se e aprovavam o que viria a ser a lei de 8-6-1859. O CGOPM elabora as condições do concurso, mas na praça aberta por decreto de 8-8-1859 não aparece nenhum licitante, nem mesmo a CCFST¹⁵¹.

4.2.2 | DOS BRASILEIROS PARA OS INGLESES

A questão manteve-se parada até que em Janeiro de 1860 John Sutherland Valentine (antigo engenheiro da CCP), Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russel Notman, Hardy Hislop e George Bernard Townsend propõem ao governo a construção e exploração da linha de Vendas Novas a Évora e Beja em via de 1,67 m de bitola por 16 contos/km. Em 3-1-1860 é assinado o contrato provisório, que é levado às câmaras, aprovado e transformado em lei a 29-5-1860, o que terá sido uma compensação a Hislop, que desejava ter ficado com a concessão das linhas de norte e leste após o fracasso de Peto¹⁵². Entretanto, já os concessionários tinham conseguido do governo uma alteração ao prazo da remição de trinta para quinze anos após a conclusão dos trabalhos, mediante o pagamento de uma garantia de juro de 6,5% sobre o capital investido, segundo António de Serpa por duvidarem da rentabilidade da linha, dúvida que poucos deputados partilhavam¹⁵³.

A linha foi pensada no sentido de se tornar internacional, caso José de Salamanca falhasse, uma vez que a bitola era igual à espanhola e diferente da linha que vinha do Barreiro e as condições de tracção exigidas eram semelhantes às de norte e leste. Esta conclusão sai reforçada pelo facto de em 1864 (quando a linha do leste era uma realidade), o novo contrato com a companhia formada por aquele grupo para prolongamento da sua rede prever condições de tracção muito mais modestas.

Os concessionários escolhiam Edward Price para empreiteiro e transferiam os seus direitos para a SEPRC¹⁵⁴. Chegou a pôr-se em equação a possibilidade de se levar o caminho-de-ferro de Évora para Beja sem bifurcação, mas essa solução era difícil e cara, se bem que a melhor do ponto de vista

¹⁵⁰ SOUSA, 1923. SOUSA, 1928a. SOUSA, 1936a. SOUSA, 1948

¹⁵¹ AHMOP. COPM. Liv. 7 (1859): 151-164. COLP, 1859: 355. DG, sessão da câmara dos pares de 29-3-1859: 587-588. FINO, 1883-1903, vol. 1: 65-68. PEREIRA, 2008b: 121-123 e 134. PEREIRA, 2011j.

¹⁵² PINHEIRO, 1986: 442.

¹⁵³ FINO, 1883-1903, vol. 1: 97-98. COLP, 1860: 1-13, 178-179 e supl.: 16. PEREIRA, 2008b: 138-139. PEREIRA, 2011j. SOUSA, 1915a.

¹⁵⁴ COLP, 1862: 231-232; 1863, supl.: 16-18. ABRAGÃO, 1955-1960.

económico por se aproximar das zonas de Montemor-o-Novo e Arraiolos, segundo julgamento do francês Pezerat, alguns anos depois¹⁵⁵. A obra começou dentro do prazo previsto, mas para não variar avançou lentamente, devido às negociações para expropriação de terrenos, atrasos nos pagamentos dos accionistas e dificuldades advindas de Invernos rigorosos. A assinatura do contrato definitivo coincidiu com a infrutífera pressão de Sá da Bandeira e Silva Costa para que a linha do leste passasse por Estremoz. À medida que a construção avançava a empresa procurou aproveitar a opinião dessas autoridades para se ligar a Estremoz, à linha do leste e a Espanha, tornando-se internacional, como aliás sempre pretendia. Contudo, a CRCFP lavrou protesto (30-12-1861) junto do governo contra essa possibilidade, alegando que as linhas “*são paralelas, no sentido económico*”¹⁵⁶. Para o CGOP, a presunção da CRCFP não tinha razão de ser, pois não se tratava nem de um ramal nem de uma linha paralela, mas sim convergente¹⁵⁷. Mesmo assim o governo comprometeu-se a estacar a linha quando esta atingisse um ponto distante de 40 km da linha do leste (portaria de 9-4-1862), numa “*deplorável capitulação perante os protestos infundados, que transformava uma linha convergente em linha paralela e que representava a renúncia formal a um formal direito do Governo*”¹⁵⁸. Salamanca terá conseguido ainda do governo a garantia de que uma eventual ligação entre Estremoz e Elvas só seria adjudicada à CRCFP (chegou a ser estudada por Le Crenier) e que nesta zona do país não se estabeleceria mais nenhuma linha internacional¹⁵⁹. A construção continuava em toda a linha desde o Barreiro e quando o caminho-de-ferro até Setúbal e Vendas Novas é finalmente inaugurado (1-2-1861), o seu seguimento era construído e explorado por outra companhia e em bitola diferente¹⁶⁰.

Para resolver esta dificuldade, o governo propõe (5-8-1861) a compra da via aquém Vendas Novas por 940 contos (cerca de 13,5 contos/km), o seu alargamento para 1,67 m de bitola e a sua venda, proposta que se transforma na lei de 10-9-1861. Além da uniformização da via, o receio de que a CCRFP tomasse conta da linha e ficasse com o monopólio da viação acelerada em Portugal motivou o negócio. No entanto, era um receio infundado e tudo não terá passado de uma jogada de bastidores de que o rei foi vítima e de que Salamanca, Saldanha e a CCFST (livrava-se de uma linha com fraco rendimento) foram os beneficiários¹⁶¹.

¹⁵⁵ DCD, 25-4-1860: 263-264 (Ávila). PEZERAT, 1867.

¹⁵⁶ Apud ABRAGÃO, 1955-1960: 317. Ver também DINIS, 1915-1919, vol. 3: 104-113. PINHEIRO, 1986: 98.

¹⁵⁷ BMOP, 1866, n.º 7: 26-29.

¹⁵⁸ PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 92. Ver também DINIS, 1915-1919, vol. 3: p 104-113. ABRAGÃO, 1955-1960. SOUSA, 1907d. SOUSA, 1908d. SOUSA, 1911d. SOUSA, 1948.

¹⁵⁹ ABRAGÃO, 1955-1960. SOUSA, 1911d.

¹⁶⁰ COLP, 1861: 19-20. GCF, a. 60, n.º 1441 (1-1-1948): 6; a. 61, n.º 1467 (1-2-1949): 131.

¹⁶¹ COLP, 1861: 326-327. DL, sessão da câmara dos deputados de 16-8-1861: 2301. PINHEIRO, 1979: 276. SANTOS, 1995: 109. Ver anexo 21.

Alheia a estas movimentações, a SEPRC continuava os seus trabalhos, levando o caminho-de-ferro a Évora (14-9-1863) e Beja (15-2-1864), em dias “*de festividade pública*”¹⁶². O desejo de uniformização da exploração levou o governo a vender a sua linha a esta companhia (por 1 008 contos que não seriam entregues ao governo mas reduziriam a subvenção acordada) por contrato estabelecido entre o estado e Alfred Cowan em 21-4-1864. Era a segunda tentativa de negócio depois de um ensaio falhado em 1862 com Hislop (que incluía o prolongamento da linha até Estremoz e até ao Guadiana). Pelo novo acordo (sancionado por lei de 23-5-1864 e tornado definitivo a 11-6-1864), a SEPRC obrigava-se a alargar a bitola das vias aquém Vendas Novas, a construir as estações de Setúbal, Pinhal Novo e fluvial de Lisboa e a ligar Évora à linha do leste e a prolongar a linha de Beja até à fronteira de Espanha e ao Algarve (por Casével entre Aljustrel e Castro Verde, por entre as vilas de Ourique e Garvão até à ribeira de Odemira, junto a Sta. Clara de Sabóia, e daí à serra do Algarve por Messines e até Faro), mediante subvenção de 18 contos/km e autorização para aumento do seu capital¹⁶³. Os primeiros projectos apresentados ao governo são sancionados sem problemas pelo CGOP, tudo parecendo rolar sobre carris, mas descendo ao pormenor do traçado os planos da empresa revelam-se desleixados, aproveitando ao máximo a latitude técnica permitida pelo contrato, não merecendo pois a aprovação do órgão consultivo do ministério¹⁶⁴.

4.2.3 | A QUESTÃO INGLESA

Apesar da rejeição dos projectos dos engenheiros da SEPRC (que não era nada de inédito), o acordo com os ingleses parecia ter solucionado a questão ferroviária no Alentejo. Ilusão que rapidamente se dissipou quando a companhia solicitou ao governo a substituição da subvenção quilométrica por um rendimento quilométrico bruto, devolvendo em contrapartida um valor equivalente ao da venda das linhas (1 008 contos) mais as subvenções recebidas pelas linhas de Vendas Novas a Évora e Beja (1 970 contos), prescindindo ainda das subvenções para lá destes pontos. O governo aceita e oferece um rendimento bruto de 3,6 contos/km durante 50 anos a contar de 1-7-1869 (contrato de 14-10-1865 entre o governo e Julius Beer, representante da SEPRC, sancionado por lei de 25-1-1866 e pelo decreto de 21-2-1866)¹⁶⁵. Ficava explicado o desleixo presente nos projectos apresentados pela companhia. Confiante de que iria obter do governo esta garantia de rendimento, não precisava de se esforçar em construir uma linha de boa qualidade.

¹⁶² ABRAGÃO, 1955-1960: 362. Ver também FINO, 1883-1903, vol. 1: 128 e 130. GCF, a. 60, n.º 1443 (1-2-1948): 149; n.º 1457 (1-9-1948): 486. MESQUITA, 1944.

¹⁶³ DL, 1865 n.º 290. FINO, 1883-1903, vol. 1: 133-146. SOUSA, 1915a.

¹⁶⁴ AHMOP. COPM. Liv. 20 (1864): 247-248.

¹⁶⁵ COLP, 1866: 53-60. FINO, 1883-1903, vol. 1: 166-169. SOUSA, 1915a.

Infelizmente, a SEPRC não consegue assumir a primeira prestação da sua dívida, o que pelo art.º 4, n.º 2 §3 do contrato concedia ao governo o direito de exigir o seu pagamento integral, algo impossível para a SEPRC, que determinou a rescisão contratual por decreto de 23-5-1866 (até esta data, o engenheiro Martins Touseit tinha assentado carris entre Beja e Casével e entre Faro e Boli-queime¹⁶⁶). Do recurso da empresa resultou a convocação do juízo arbitral que, sem necessidade de desempate, dá razão ao governo, à luz do contrato, da incapacidade da empresa em angariar o capital necessário para cumprir as suas obrigações, do prejuízo que adveio para o estado de ficar sem os 3 000 contos previstos (e ter de recorrer a outros expedientes mais onerosos para fazer face às suas obrigações) e de ficar sem as linhas contratadas (sentença de 10-11-1866). De seguida, o governo toma posse das linhas e coloca-as em hasta pública entre 6-4-1867 e 6-10-1867 (decreto de 4-4-1867). Não aparecendo licitantes (os eventuais interessados tinham, não só de comprar a concessão, mas também de assumir todas as obrigações da SEPRC, onde se incluía o pagamento dos 3 000 contos), o governo poderia confiscar pura e simplesmente a obra. No entanto, ao invés, autoriza a companhia a continuar a exploração da linha nas mesmas condições em que a explorava anteriormente (decreto de 24-10-1867)¹⁶⁷.

Iniciava-se uma contenda com os obrigacionistas ingleses da SEPRC que temiam ficar sem qualquer retorno do seu investimento. Argumentavam de forma absurda que o estado tinha deveres para com eles, uma vez que aprovara os estatutos da SEPRC e respectivas alterações. Ao mesmo tempo ameaçavam levar a contenda para os tribunais ingleses, o que pelos estatutos e diversas leis aprovadas era vedado, pois a companhia era portuguesa, sediada em Portugal e sujeita às leis nacionais para todos os efeitos. Além disto, o juízo arbitral dera razão ao estado português e em caso algum o governo poderia ser responsabilizado pelas dívidas da companhia. No entanto, à força do direito contrapôs-se o direito da força e a dependência portuguesa face aos mercados financeiros, onde a SEPRC (e a CRCFP que passava também por dificuldades) tinham influência¹⁶⁸.

Ainda com Fontes e Andrade Corvo no poder é assinado um contrato (24-10-1867) pelo qual o governo tomava conta das linhas, garantindo à companhia 7,5% do capital que levantara por meio de obrigações (2 138 contos), 7,5% pelo capital gasto nas obras, deduzido o rendimento obtido na exploração e 20% de penalização para a companhia (capital de 2 816 contos), cálculos sobre um inventário manifestamente inflacionado pela SEPRC. Em troca, os accionistas e obrigacionistas desistiam de qualquer reclamação que tivessem. Segundo cálculos do governo, passados 38 anos os encargos com o acordo ficariam anulados, dado o crescimento do rendimento da linha. Em suma, o estado garantia um juro de que não era responsável, prescindia do juro sobre a dívida da companhia,

¹⁶⁶ ABRAGÃO, 1955-1960. SANTOS, 1995: 130.

¹⁶⁷ BMOP, 1867, n.º 5: 279-281; n.º 11: 332. COLP, 1866: 195. FINO, 1883-1903, vol. 1: 174-175.

¹⁶⁸ DOCUMENTOS..., 1869: 58-67. FINO, 1883-1903, vol. 1: 195-201. PEREIRA, 2012f. PINHEIRO, 1986: 404 e 445-446. VIEIRA, 1983: 204-226.

comprava uma linha usada por preço de nova e do incumprimento resultava maior lucro do que do cumprimento. Esta proposta só foi tornada pública em Maio de 1868 no tempo do governo avilista que se seguiu à Fusão, mas não foi discutida¹⁶⁹.

Ávila, por sua vez, proporia uma outra solução (contrato de 20-6-1868 e proposta de 22-6-1868) pela qual a SEPRC devolvia a posse do caminho-de-ferro do Barreiro ao estado e obrigava-se a construir estações em Lisboa e no lugar do Mexilhoeiro e um ramal até à estação do Lavradio; em troca era-lhe perdoada parte da dívida (1 008 contos), mantinha a exploração das linhas (partilhando o resultado líquido com o estado) e ficava desobrigada dos prolongamentos para lá de Estremoz, Guadiana e Casével, recebendo ainda um pagamento pelos trabalhos já realizados. A proposta transitaria para o governo seguinte, mas acabaria por não ser aproveitada¹⁷⁰.

Antes de se tomar qualquer outra decisão, o governo decide avaliar o património e os gastos da companhia (portaria de 12-9-1868, que nomeia para essa tarefa Vitorino Damásio, Canto e Castro e Boaventura José Vieira), chegando ao valor de 2 376 contos. Por decreto de 10-3-1869 o governo entra na posse efectiva das linhas, comprometendo-se a encontrar uma forma de pagar à companhia aquele valor. A lei de 16-7-1869 tentou fazer esse pagamento, mas mostrou-se incapaz sendo necessário alterar o total da indemnização para se chegar ao fim da contenda. Através de novo acordo (lei de 27-8-1869), o governo pagava 8 325 contos aos ingleses e tomava conta das linhas¹⁷¹.

4.2.4 | A ÚNICA ALTERNATIVA

Com as ferrovias na mão, o estado encarrega Brito Taborda da conclusão dos trabalhos de prolongamento da linha de Beja a Quintos (inaugurado 2-11-1869) e de Beja a Casével (20-12-1870), depois de se abrirem créditos extraordinários no ministério das obras públicas para esse fim¹⁷². Em 1871 e 1872 é inaugurado e ratificado o expediente de usar o rendimento das linhas para construir os prolongamentos das mesmas (leis de 4-10-1871 e 14-5-1872)¹⁷³, sendo nestas bases que o caminho-de-ferro chega a 21-12-1873 a Estremoz (mais precisamente a Ameixial, a 3 km da cidade) depois de atingir Vale do Pereiro (5-9-1871) e Venda do Duque (Março de 1872)¹⁷⁴. Entretanto portarias de 17-3-1873 e 13-1-1874 ordenam a construção da linha de Quintos à fronteira e portaria de 19-6-1875 decreta o prolongamento para lá do Guadiana até Serpa. Nos anos seguintes, o objectivo dos diversos governos foi levar as linhas do sul e sueste ao Algarve, a Espanha e à linha do leste. A

¹⁶⁹ DL, sessão da câmara dos deputados de 23-5-1868: 1150. CORVO, 1868. VIEIRA, 1868: 154-163.

¹⁷⁰ DL, sessão da câmara dos deputados de 22-6-1868: 1457-1458.

¹⁷¹ COLP, 1869, 351. FINO, 1883-1903, vol. 1: 194 e 231-233. MASCARENHAS et al., 1869. SANTOS, 2011a: 129.

¹⁷² FINO, 1883-1903, vol. 1: 236-238. GCF, a. 60, n.º 1461 (1-11-1948): 611. FERNANDES, 2011. SOUSA, 1915a.

¹⁷³ FINO, 1883-1903, vol. 1: 240 e 242.

¹⁷⁴ FINO, 1883-1903, vol. 1: 240 (e errata), 248 e 251. GCF, a. 60, n.º 1463 (1-12-1948): 646; a. 62, n.º 1493 (1-3-1950): 858; a. 63, n.º 1505 (1-9-1950): 257. ABRAGÃO, 1955-1960.

ocidente ponderou-se também prolongar o ramal de Setúbal até um outro ponto no Sado (uma linha muito defendida pelo deputado sadino Arrobas no parlamento), mas o alto custo previsto (60 contos/km) desanimou a iniciativa. Em 1897 surge ainda um projecto para a execução da linha, mas a comissão que preparou a rede a sul do Tejo acaba por a descartar por ser demasiado cara¹⁷⁵.

Apesar de ter sido o estado a construir os prolongamentos, como veremos, a sua verdadeira vontade era atribuir a tarefa a terceiros e só quando estes não apareciam os governos assumiam a responsabilidade. A primeira tentativa ocorre com a proposta de lei apresentada pelo governo regenerador aos deputados em 21-2-1874, que previa a conclusão dos prolongamentos do sueste (e exploração de toda a rede) e, depois de estes feitos, a construção da linha do Algarve (num diploma que incluía ainda as linhas da Beira Alta e da Beira Baixa). Não seria discutida, pois tratou-se apenas de uma manobra parlamentar para contentar os deputados e dividir a oposição. Em 1876, como forma de pôr termo à contestação à concessão da linha entre Cacilhas e Sesimbra a Filipe de Carvalho, os regeneradores propõem novamente o arrendamento e expansão das linhas (18-3-1876).

Convencido da inexequibilidade destas medidas e da lentidão do avanço da rede com recurso ao rendimento da mesma e também como forma de se demarcar do governo cessante, Ávila propõe em 7-1-1878 a aplicação do rédito das linhas alentejanas à contracção de um grande empréstimo que permitisse a construção pelo estado das linhas em falta, como aliás sugeria o engenheiro Correia Pais¹⁷⁶. A proposta não constituiria mais do que o canto do cisne do governo.

Com os regeneradores de volta ao poder, tenta-se de novo a cedência da rede a privados, ao se renovar a iniciativa da proposta de 1876 (26-3-1878) que desta feita se transforma na lei de 6-5-1878, em virtude da qual é aberto concurso (27-8-1878), que, contudo, fica deserto¹⁷⁷. Perante novo malogro, os regeneradores vêm-se forçados a recorrer à construção pelo estado com a proposta de lei de 28-3-1879 que previa a construção das linhas do Algarve e de Serpa a Pias, mediante a emissão de títulos de dívida pagáveis em 56 anos e garantidos pelo rendimento das mesmas. O diploma nem seria discutido, apesar de contar com o apoio das comissões parlamentares¹⁷⁸.

Entretanto, os regeneradores são substituídos no poder pelos progressistas, que por sua vez remodelam a proposta de Ávila e conseguem a sua aprovação na câmara baixa, mas não entre os pares devido ao encerramento da sessão legislativa¹⁷⁹. Na sessão seguinte, o governo não demonstra vontade em retomar a discussão, pelo que a responsabilidade recai sobre os deputados que em 1880 apresentam duas alternativas: em primeiro lugar, um grupo de parlamentares de vários quadrantes

¹⁷⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 20 (1876-1877), parecer 7574 (13-9-1877). DCD, 16-3-1877: 655. PORTUGAL, 1899b. GCF, a. 51, n.º 1226 (16-1-1939): 85.

¹⁷⁶ PAIS, 1879.

¹⁷⁷ COLP, 1878: 121-122 e 283-291. FINO, 1883-1903, vol. 1: 308-309 e 322-324. SOUSA, 1915a.

¹⁷⁸ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda].

¹⁷⁹ DCD, 19-6-1879: 2010-2011.

políticos, unidos pela sua ligação ao Alentejo e Algarve, propõe a construção das linhas do Algarve, da ligação à linha do leste e até Espanha e a entrega da exploração a Burnay. Isoladamente, Barros e Cunha propõe o mesmo, diferindo apenas no explorador que continuaria a ser o estado¹⁸⁰. A decisão do governo progressista passou por entregar a exploração da rede e a responsabilidade do seu prolongamento a privados. As comissões de obras públicas e fazenda deram parecer positivo à proposta, mas este nunca foi discutido¹⁸¹.

Mudado o governo, a proposta renasce (11-3-1882) em moldes semelhantes: o estado abdicava da exploração das suas linhas em favor de uma companhia que as explorasse e alargasse (à linha do leste, a Espanha, ao Algarve, de Setúbal ao Sado e pelo litoral algarvio, além de ter de melhorar a estação do Barreiro). Porém, ficava ressalvada a possibilidade de o ministério assumir o papel de empreiteiro de acordo com a lei de 2-7-1867 (que autorizara o governo a construir as linhas do Minho e Douro) e usando o rendimento das linhas, no caso de não aparecer nenhum concorrente a concurso. Esta proposta seria transformada em lei de 29-3-1883, mediante a qual é aberta praça a 9-7-1883, na qual não é aceite nenhuma das três candidaturas apresentadas. Em conformidade com a lei, o governo chama a si a responsabilidade da construção, se bem que dando apenas preferência à linha do Algarve (decreto de 17-9-1883 e portarias de 6-10-1883, 23-1-1885 e 4-4-1885)¹⁸².

Uma outra proposta de *privatização* da rede seria apresentada pelo governo progressista a 16-1-1888, incluindo-se numa tentativa de *colonização* do Alentejo, onde o caminho-de-ferro desempenharia uma importante função. A concessionária pagaria 2 600 contos pela linha do Algarve e uma anuidade correspondente ao rendimento de exploração de 1887, tendo também de construir as linhas de Pias a Moura e fronteira espanhola, de Estremoz por Portalegre a Vila Velha de Ródão e o complemento do ramal de Setúbal. Em contrapartida, o estado garantia-lhe um rendimento líquido e fomentaria a colonização da província. No entanto, esta ideia nunca foi discutida, embora tivesse parecer positivo das comissões de obras públicas e fazenda¹⁸³.

Uma penúltima tentativa (1895) seria intentada junto do governo regenerador pelo empreiteiro da linha da Beira Alta, Bartissol, em plena crise da década de 1890. O empresário propunha-se complementar as linhas do sul e sueste com vários ramais que ele próprio construiria e entregaria ao estado em troca de uma anuidade durante 99 anos. Na altura, Portugal não estava em condições de incorrer em mais despesas (por muito pequenas que fossem: neste caso, falava-se de 80 contos/ano), pelo que a proposta foi recusada por sugestão do CSOPM, que para além do mais discordava do

¹⁸⁰ DCD, 19-5-1880 e 29-5-1880: 2184-2185 e 2363-2364.

¹⁸¹ DCD, 5-3-1881: 799-802. BAR. SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre a proposta do governo para a conclusão e arrendamento das linhas do sul e sueste].

¹⁸² COLP, 1883: 60-62, 216-223, 279 e 294; 1885: 19-20. SOUSA, 1915a.

¹⁸³ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre a proposta para arrendamento das linhas do sul e sueste e colonização do Alentejo].

conjunto de linhas a construir, pois não incluíam a ligação a Cacilhas, a linha litoral algarvia ou a ligação a oeste entre as redes a norte e sul do Tejo¹⁸⁴. Por fim, em 1897 o governo progressista assinou um contrato provisório com o marquês de Guadalmina tendo em vista o arrendamento das linhas do sul, sueste, Minho e Douro, incumbindo-o também da extensão de ambos os conjuntos. Como vimos esta proposta seria atacada no parlamento ainda antes de ser apresentada oficialmente, pelo que nunca se efectivaria¹⁸⁵.

Em suma, só na ausência de interessados e de propostas admissíveis o poder político aceitou continuar a construção das linhas alentejanas. Mesmo este esforço teve como grande objectivo aumentar o valor da rede e permitir ao estado um maior encaixe financeiro numa eventual cessão do seu domínio útil. Nos parágrafos seguintes, analisar-se-á com mais detalhe as sugestões que foram surgindo para a construção das linhas complementares do conjunto férreo do sul e sueste.

4.2.4.1 | LIGAÇÃO AO NORTE

Ligar as vias-férreas do Alentejo ao resto da rede tornou-se um dos objectivos da política ferroviária nacional a partir da década de 1860 quando se contrataram os prolongamentos até Évora e Beja. Em 1862 as comissões de obras públicas e fazenda apontavam para essa necessidade “*a fim de constituírem um todo não interrompido para a viação acelerada desde as margens do Douro, Vouga e Mondego até às do Tejo, Sado e Guadiana*”¹⁸⁶.

Até então, a ligação do Alentejo ao norte fazia-se através de uma combinação de transporte ferroviário e fluvial. No entanto, a dificuldade da travessia do Tejo entre Lisboa e o Barreiro fazia com que esta solução não fosse de todo prática. Segundo as memórias da marquesa de Rio Maior uma mera viagem de Alhandra a Lisboa pelo rio podia ser “*péssima. Saímos às duas da tarde. O Capitão Marques encalhou no Mouchão da Póvoa, apesar de irmos no «Tejo», que é sempre o melhor. Depois, veio o nevoeiro, e o capitão teve medo de atracar na ponte de Lisboa que está podre; ficámos até à meia-noite na Cova da Piedade, à espera que a maré enchesse*”¹⁸⁷. Se a isto se juntar a fraca qualidade do embarcadouro do Barreiro facilmente se percebe que outra tinha de ser a solução para a ligação entre o norte e o sul¹⁸⁸.

Como vimos, o governo tentou impor essa construção à SEPRC, revelando-se aquela empresa incapaz da tarefa. Como vimos também, a CRCFP prometia ser um obstáculo à ligação de Évora à linha do leste, no entanto, durante muitos anos, este foi o projecto preferido dos políticos e enge-

¹⁸⁴ AHMOP. CSOPM. Cx. 42 (1894-1895), parecer 24862 (28-2-1895).

¹⁸⁵ DCD, 12-7-1897: 211-224. FINO, 1883-1903, vol. 3: 364-373. PORTUGAL, 1892: 194.

¹⁸⁶ DL, sessão da câmara dos deputados de 7-3-1862: 727.

¹⁸⁷ Apud. ABRAGÃO, 1956b: 4. Ver também FOLGADO, 19--: 11-12.

¹⁸⁸ SANTOS, 1995: 132-133.

nheiros nacionais. Não só ligava as redes a norte e sul do Tejo, como daria uma saída internacional ao Alentejo. Restava saber em que ponto da linha do leste deveria entroncar este caminho-de-ferro. Um dos primeiros alvitres apontava para o Crato, sendo este o ponto acordado com a SEPRC em 1864. Mais tarde outros apontavam Ponte de Sor, numa solução mais central, ou Elvas, numa alternativa mais directa para Espanha. A solução Crato ganha preferência quando se começa a idealizar a grande linha de norte a sul do país pelo interior e quando se percebe a oposição da CRCFP à ligação directa a Elvas¹⁸⁹.

Nos planos de rede que surgiram no final da década de 1870 no seio da AECP o consenso mantinha-se ausente: a comissão nomeada pela AECP apontava a ligação ao Crato; João Crisóstomo e Lourenço de Carvalho alinhavam-se com Sousa Brandão, Raimundo Valadas, Correia Pais, Larcher, David Xavier Cohen, entre outros, na preferência pela ligação directa a Elvas. Outros (Pinheiro Borges ou Veríssimo Guerreiro e também Correia Pais) optavam Ponte de Sor ou então fugiam ao arrazoadado geral e introduziam novas possibilidades a oeste por Santarém ou Carregado, privilegiando a circulação interna em detrimento do movimento internacional¹⁹⁰.

A ideia de uma ligação a ocidente não era propriamente original, pois já Rumball e Watier tinham proposto que a linha até Espanha atravessasse o Tejo entre Santarém e Lisboa, todavia a construção de uma ponte nesta parte do rio era uma tarefa muito difícil. Na década de 1870, tal empreendimento já não assustava tanto e em 1875 Mariano de Carvalho propõe no parlamento um caminho-de-ferro entre Vendas Novas e Santarém¹⁹¹. Em termos estratégicos, estas ideias eram muito bem acolhidas pelos militares que apenas divergiam nos pontos extremos da ligação (Morais Sarmiento alvitrava o Pinhal Novo) ou então na curta extensão da linha (Zeferino Brandão propunha a sua continuação até Peniche e Ponte de Sor)¹⁹². Voltando à AECP, alguns engenheiros (Correia Pais e Jaime Larcher) eram ainda mais arrojados e sugeriam uma ligação directa a Lisboa sobre o Tejo passando pelo Montijo. A ideia motivou um enorme entusiasmo na associação (mais de 50 engenheiros a subscreveram), nos jornais, em Lisboa e no Montijo, onde se chegou a realizar mesmo uma celebração. Para Correia Pais, o dinheiro não era problema se os lisboetas disponibilizassem 600 dos 1400 contos que gastavam anualmente em lotarias¹⁹³.

Em 1884 o governo determinou-se a resolver esta questão de uma vez por todas e pediu à JCOPM que indicasse as melhores soluções para a ligação das linhas do sul e sueste com as de norte e leste. Os pontos extremos seriam: Estremoz e Vendas Novas (nas primeiras) e Torres das Var-

¹⁸⁹ ROPM, t. 9 (1878), n.º 97: 38-41.

¹⁹⁰ ROPM, t. 9 (1878), n.ºs 100-101: 246-248; n.º 104: 345-353; n.º 108: 506-511; t. 10 (1879), n.º 114: 323-331. GUERREIRO, 1878. PAIS, 1879. Ver anexo 16 e mapas 30-30.

¹⁹¹ DCD, 18-3-1875: 870.

¹⁹² BRANDÃO, 1878b. SARMENTO, 1878.

¹⁹³ ROPM, t. 9 (1878), n.ºs 100-101: 245-246. LARCHER, 1878a. LARCHER, 1878b. PAIS, 1876: 94-96. PAIS, 1878a. PAIS, 1878b. GALVÃO, 1948.

gens, Ponte de Sor, Abrantes, Entroncamento e Santarém (nas segundas). O fantástico projecto de Larcher e Correia Pais era afastado. Na escolha atendeu-se a três ordens de factores: em primeiro lugar, a distância entre pontos extremos; em segundo, a riqueza da zona atravessada; terceiro, a conveniência militar. No final, a maioria dos vogais da JCOPM optava pela ligação entre Estremoz e um ponto entre Ponte de Sor e o Crato, que servia o importante movimento comercial de lãs de Évora e Beja para a Covilhã (para onde se projectava uma linha atravessando a Beira Baixa). A ocidente podia-se também ligar Pinhal Novo (ou Vendas Novas) a Santarém, dando às pescarias de Setúbal saída directa para o norte. A minoria preferia ligar Vendas Novas a Ponte Sor por ser uma solução mais central à província¹⁹⁴.

Apesar destas indicações, só em 1887 se faria algo de concreto. Em 22-9-1887, o governo concede por alvará um caminho-de-ferro americano a tracção mecânica entre Santarém, Muge, Coruche e Vendas Novas a Eduardo da Costa Leite¹⁹⁵. Mais tarde este empresário formaria e passaria a concessão à CCFMe, presidida pelo conde de Moser. Para os progressistas que adjudicaram a obra, a ligação era boa, enquanto que para os regeneradores ou era má ou sendo aceitável tornava-se má pelas condições em que era concedida (bitola reduzida e nas mãos de privados), numa discussão que animou os pares em Abril de 1888 e que redundou em nada, pois a linha já estava atribuída e contava com a anuência da JCOPM¹⁹⁶. Em todo o caso, no fim desse ano, novo alvará (17-12-1888) altera a concessão: a via passa a ser em leito próprio e com bitola de 1,67 m¹⁹⁷. Em 25-4-1889 o concessionário pede uma terceira alteração (desta feita à directriz), colocando o entroncamento na linha do leste a 18 km ao sul de Santarém. A CSG mostra-se descontente com o afastamento de Santarém, bem como com as condições de tracção (que não serviam nem para comboios civis nem para militares), com a distância entre estações, com a pequena extensão das vias de resguardo (que dificultava os cruzamentos de comboios), com a falta de concordâncias (entroncamentos nos sentidos ascendente e descendente) e com a ausência de câmaras de fornilhos nas obras de arte para as destruir rapidamente¹⁹⁸. Por portaria de 14-12-1889 o governo aprova o projecto na condição de a companhia melhorar as condições da linha (nomeadamente no que respeitava ao aumento dos patamares que permitiam o cruzamento de comboios militares e ao entroncamento na linha do leste na direcção de Santarém e o mais próximo possível desta cidade)¹⁹⁹. Novas portarias de 7-5-1890 e 30-6-1890 aprovam o projecto (de Pedro Inácio Lopes com entroncamento em Santana) e a construção começa neste último mês. Entretanto, por acordo de 11-5-1890 (aprovado por despacho de 16-9-

¹⁹⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 27, parecer 11624 (28-8-1884). FOLGADO, 19--: 29.

¹⁹⁵ COLP, 1887: 516-518;

¹⁹⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 34, parecer 15504 (23-4-1888). DCDPR, 3-4-1888, 4-4-1888, 6-4-1888, 10-4-1888 e 17-4-1888: 504, 513-517, 521-531, 536-543 e 579.

¹⁹⁷ COLP, 1888: 517-521. GCF, a. 17, n.º 386 (16-1-1904): 17-20. SOUSA, 1928a.

¹⁹⁸ AHM. CSG. Parecer sobre o projecto de caminho de ferro de Vendas Novas a Santarém. Div 3/20/27/18.

¹⁹⁹ FINO, 1883-1903, vol. 3: 54-55.

1890) o concessionário é autorizado a trespassar a linha à CRCFP (que estudava também o seu prolongamento até às Caldas da Rainha), tudo com o beneplácito da JCOPM. Infelizmente, adversidades financeiras levaram à suspensão da construção que se manteve na legalidade graças às useiras prorrogações de prazo que o governo amiúde concedia²⁰⁰. A perspectiva de ver a suspensão tornar-se permanente levou o ministério a incumbir o director dos caminhos-de-ferro do sul e sueste do estudo de uma linha entre Vendas Novas e Vila Franca de Xira (portaria de 13-4-1891)²⁰¹.

A par desta solução, surgem também por esta altura novas sugestões para a ligação a ocidente, retomando os projectos de Larcher e Correia Pais. Em 1888 chega a Lisboa o engenheiro americano Lye que prometia ligar por ponte com dois tabuleiros as duas margens do Tejo entre o Tesouro Velho e Almada sem obstruir a navegação fluvial. Em 1889 surgem duas propostas de uma travessia entre Almada e o túnel do Rossio: uma da autoria de Bartissol e Seyrig; a outra por um empreendedor espanhol. Um ano depois A. de P. Vieira propunha uma ponte entre Lisboa (Sta. Apolónia) e o Montijo no caso de a ligação pretendida ser apenas ferroviária. No caso de uma ligação mista (rodo e ferroviária) então a solução seria uma ponte entre a Rocha do Conde de Óbidos e Almada. Finalmente, ainda neste ano se noticia um projecto da fábrica alemã Maschinenbau-Actien-Gesellschaft de Nuremberga para uma travessia desde as proximidades da fábrica dos fósforos a montante da quinta da Mitra, não muito longe do Beato, e o Montijo²⁰².

A oriente a situação de indefinição era semelhante, não havendo consenso quanto ao ponto de entroncamento na linha do leste: Vila Velha de Ródão ou Ponte de Sor. No parlamento, entre 1888 e 1890, foram sugeridas diversas variantes, mas nada se faria²⁰³.

Na última década de oitocentos, os sistemas férreos de norte e sul continuavam desligados um do outro e não havia nenhuma perspectiva de ver concretizada alguma daquelas propostas. Em 1897 o contrato assinado com o marquês de Guadalmina incluía a solução para este problema no conjunto de vias-férreas complementares a construir (embora não se definisse precisamente se a ligação se deveria fazer a este ou oeste), no entanto este projecto nunca seria aprovado pelo parlamento. Os esforços de Elvino Brito e das comissões por si nomeadas nos anos finais do século XIX deram nova esperança para a resolução deste problema. Na rede geral proposta constavam duas ligações a oriente e ocidente. Todavia, e depois de tantos estudos e opiniões, ainda não se sabia qual a mais eficiente para o interesse público. Sabia-se que uma era mais importante que outra, restava ainda

²⁰⁰ AHMOP. COPM. Cx. 36 (1891), pareceres 20303 e 21043 (11-5-1891 e 26-11-1891); cx. 41 (1894), pareceres 23924 (17-5-1894) e 24082 (12-7-1894); cx. 42 (1894-1895), parecer 24957 (28-3-1895). FINO, 1883-1903, vol. 3: 236, 242, 310, 324, 379, 385, 425 e 484. GCFPH, a. 3, n.º 54 (16-1-1889). BARATA, 1945. PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 235-237.

²⁰¹ FINO, 1883-1903, vol. 3: 120.

²⁰² BCP, a. 31, n.º 361 (7-1959): 2-3. GCF, a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 44. GCFPH, a. 1, n.º 11 (16-8-1888): 182; a. 2, n.º 34 (1-7-1889): 150. ROPM, a. 54 (1923), n.º 625: 1-2. BARTISSOL & SEYRIG, 1889. VIEIRA, 1891. GALVÃO, 1948. LEMOS, 1935. PINHEIRO, 2002: 9. PINHEIRO, 2008: 112. SOUSA, 1906a. SOUSA, 1911a. Ver mapa 30-29.

²⁰³ DCDPR, 3-4-1888, 6-4-1888, 20-4-1888, 21-4-1888 e 23-4-1888: 504, 521-522, 582, 591-608 e 616-626.

saber qual delas²⁰⁴. Em 1899 o militar Pedro Romano Folque tenta acrescentar o argumento estratégico à discussão, mas acaba apenas por demonstrar que a falta de consenso era também comum nas esferas marciais. Folque propunha uma ligação a ocidente através de uma ponte a entroncar na linha do leste entre Alverca e Alhandra, aproveitando os mouchões do Tejo. A linha-férrea continuaria para sul até Vendas Novas ou Poceirão, servindo também os interesses económicos da região. Em resposta, Fernando de Sousa discordava. Considerava a proposta de Folque nociva à defesa e à exploração, pois ia assoberbar Lisboa com todo o tráfego do sul. Para este engenheiro militar, era preferível retomar as propostas anteriores: Évora a Ponte de Sor, Estremoz a Elvas ou Vendas Novas a Santana. Quanto à ligação a Lisboa deveria continuar a fazer-se por rio, já que este ainda era a melhor defesa que a capital possuía²⁰⁵.

No final do século, no que a este ponto concerne, tinha-se discutido muito mas feito pouco. As soluções só seriam fixadas e realizadas nas primeiras décadas do século XX pela CRCFP²⁰⁶.

4.2.4.2 | ATÉ À ANDALUZIA

O objectivo de dar uma saída internacional ao Alentejo não se cumpria totalmente com a ligação da linha de Évora a Elvas. Havia uma outra possibilidade que passava por uma conexão directa à Andaluzia. Em 1864 a SEPRC tinha sido incumbida precisamente desta tarefa e ainda neste ano o governo iniciou conversações com Espanha nesse sentido. Em 1-11-1864 uma comissão luso-espanhola acorda uma linha que partindo de Beja se dirigisse a Huelva, pondo de parte as ligações desde Évora ou Beja a Sevilha por Niebla²⁰⁷. As desilusões com a SEPRC não impediram Portugal de continuar a sonhar com a ligação andaluza. Entre 1865 e 1869 o governo e o CGOPM aprimoraram a via até àquela província espanhola, que segundo Boaventura José Vieira deveria ser feita por Aldeia Nova de S. Bento e Paymogo em direcção a Huelva, solução que agradava também ao engenheiro castelhano Manuel Aramburu e que foi fixada por acordo entre os dois técnicos em 19-6-1868. Faltava, porém, o acordo diplomático, que nunca foi assinado. Espanha não teria muito interesse na ligação e para Portugal a prioridade nas ligações fronteiriças ia para as linhas da Beira²⁰⁸.

Com o passar do tempo, novos estudos foram realizados. Em 1872 completam-se em Espanha os projectos do caminho-de-ferro de Huelva a Paymogo, mas oito anos depois Casal Ribeiro falava numa missiva ao ministro dos negócios estrangeiros da possibilidade de se ligar Serpa à linha espa-

²⁰⁴ Ver anexo 16 e mapa 30-30m.

²⁰⁵ FOLQUE, 1899a. FOLQUE, 1899c. SOUSA, 1899a. SOUSA, 1899b.

²⁰⁶ AHMOP. CSOPM. Cx. 47 (1899), pareceres 29833 (13-11-1899) e 29893 (14-12-1899). SILVA & RIBEIRO, vol. 5: 233-236.

²⁰⁷ AHMOP. COPM. Liv. 22 (1865): 18-29v.

²⁰⁸ AHD. Caminho de ferro directo entre Sevilha e Lisboa (projectos). Ponto de passagem na Fronteira do Caminho de Ferro de Beja a Huelva. Comissão nomeada para o fixar. Piso 3, arm. 10, mc. 147, proc. 418/23. AHMOP. COPM. Liv. 28 (1868), 171v-174. ABRAGÃO, 1955-1960. PEREIRA, 2011d. PEREIRA, 2011j.

nhola entre Zafra e Huelva (atravessando o rio Chança e a fronteira em Vila Verde de Ficalho), graças ao interesse de um tal Guilherme Sundheim que merecera o beneplácito do governo espanhol (real ordem de 1-12-1880). A solução Paymogo era assim posta em causa, apesar de estar incluída em duas leis espanholas (de 2-7-1870 e 23-11-1877). Em 1884, foi nomeada uma comissão mista (Tavares Trigueiros e Boaventura José Vieira do lado português e António Borregon e Luís Page do lado espanhol) para se estudar a melhor ligação de Lisboa com Sevilha. A alternativa Paymogo foi definitivamente descartada após se ter concluído que passava por uma zona muito pobre e acidentada e que deste modo Huelva poderia fazer concorrência a Lisboa. Seria escolhida uma variante desde Évora a Zafra por Cheles. Faltava somente o acordo diplomático que, tal como acontecera anos antes, nunca foi firmado. Para piorar a situação, a linha era considerada de interesse local e portanto não tinha direito a subvenção do governo espanhol. Finalmente em 1885 na apreciação a uma variante ao troço entre Serpa e Pias a JCOPM aprova a alteração, por permitir novas soluções para a ligação fronteiriça além de Paymogo²⁰⁹. No entanto, nada se faria e no final do século, a comissão que em 1898 fora encarregada de estudar os complementos das linhas do sul e sueste desaconselhava a construção de vias transfronteiriças no Alentejo, por considerações militares²¹⁰.

À vontade governamental de ligar o Alentejo à Andaluzia, já de si fraca, nunca corresponderam nem disponibilidade financeira, nem interesse por parte de investidores privados (os concursos que iam sendo abertos pelo governo ficavam desertos ou eram preenchidos com propostas inaceitáveis), nem disposição do lado de Espanha, que pouco ou nada ganhava em colocar as suas terras mais perto de Lisboa²¹¹. Assim, a construção avançou sob tutela do estado de forma muito lenta: só chegaria a Quintos a 2-11-1869, a Serpa a 14-4-1878 e a Pias a 14-2-1887, graças à lei de 17-9-1883 e às portarias de 8-5-1884, 9-9-1884 e 9-6-1885 e 22-9-1885²¹².

4.2.4.3 | LINHA DO ALGARVE

Por linha do Algarve entendia-se o caminho-de-ferro que ligava Beja àquela província nacional. Era falada já desde 1861, se bem que com algum desdém, curiosamente por um deputado algarvio, Coelho de Carvalho, que fazia valer a sua formação em Matemática para demonstrar que

²⁰⁹ AHD. Entroncamento da linha ferrea do Douro. Cx. 1036, maço 5, doc. 645. Caminho de ferro directo entre Sevilha e Lisboa (projectos) Ponto de passagem na Fronteira do Caminho de Ferro de Beja a Huelva. Comissão nomeada para o fixar. Piso 3, arm. 10, mç. 147, proc. 418/23. AHF. A/0047/004. Proyecto de línea de ferrocarril de Huelva a Portugal; A/0083/001. Proyecto de Ferrocarril de Huelva a la línea portuguesa por Santa Bárbara, presentado por Guillermo Sundheim. AHMOP. JCOPM. Cx. 28 (1885), parecer 12219 (30-4-1885). PAGE ALBAREDA, 1877a: 423-425. PORTUGAL, 1899b. SOUSA, 1924c. SOUSA, 1927b. SOUSA, 1927c. SOUSA, 1948.

²¹⁰ PORTUGAL, 1899b.

²¹¹ ALEGRIA, 1983a: 83-93. PINA, 1893: 113 e ss.

²¹² AHMOP. JCOPM. Cx. 32 (1887), parecer 14384 (14-6-1887). COLP, 1884: 144-145; 1885: 128-130 e 520. FINO, 1883-1903, vol. 2: 73. GCF, a. 61, n.º 1467 (1-2-1949): 131; a. 63, n.º 1495 (1-4-1950): 71. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 5:172.

era de muito difícil construção (sobretudo na travessia das serras do Algarve), cara e de utilidade duvidosa, bastando aos algarvios uma carreira a vapor até Lisboa²¹³.

Com o passar dos anos e à medida que a chegada do comboio a Beja se aproximava, os deputados algarvios (incluindo Coelho de Carvalho) começaram a fazer pressão para a continuação da linha até Lagos por Faro, em favor de uma província fértil, mas isolada do resto do país, sugerindo condições técnicas menos exigentes. Alguns projectos de lei são apresentados nesse sentido: em 13-1-1864 Fortunato de Melo sugere uma solução combinada de caminho-de-ferro com via fluvial através da construção de duas linhas: entre Beja e Mértola e de Vila Real de Sto. António a Faro. A lacuna seria preenchida pelo Guadiana, para onde propunha melhoramentos; no mês seguinte, Silveira da Mota (24-2-1864) e Bivar, Coelho de Carvalho e Neutel (29-2-1864) apresentam projectos de lei para uma via-férrea directa de Beja a Faro com ramal para Portimão²¹⁴. Entre o primeiro e os restantes deputados estabeleceu-se uma pequena disputa, em virtude das suas origens e círculos de eleição (Fortunato de Melo era precisamente de Mértola e os outros do litoral do Algarve). A competição estendeu-se ao resto do parlamento, pois por esta altura as linhas do norte e leste aproximavam-se da sua conclusão e os deputados movimentavam-se no sentido de obter para as suas regiões novos caminhos-de-ferro. A vontade dos algarvios era também férrea: *“Ha um rifão muito antigo, que diz = tanto bate a agua na pedra até que a amolece =. Eu hei de fallar tantas vezes n’este caminho de ferro, quantas tiver a palavra n’esta casa, enquanto elle não estiver construído”*²¹⁵.

Depois de incluída no contrato com a SEPRC e depois do falhanço desta companhia, a linha do Algarve seria mantida no esquecimento durante alguns anos, não por falta de rememoração de alguns deputados no parlamento (sobretudo após o regresso de Fontes ao poder na década de 1870). Em 12-3-1873 o deputado histórico por Silves Barros e Cunha propõe a aplicação do rendimento da rede do sul e sueste à sua construção²¹⁶. Os regeneradores pretendiam a linha, mas somente numa segunda vaga de construções, como ficou patente na proposta de 21-2-1874. Embora este diploma não tivesse como objectivo ser transformado em lei, não deixava de demonstrar as intenções ministeriais e a despromoção da linha do Algarve para segundo plano: era agendada para depois de completas as linhas da Beira Alta e Beira Baixa e prolongamentos do sueste e poderia ser construída em via reduzida. No ano seguinte, a atitude do governo mudou: depois de Barros e Cunha voltar a insistir no prolongamento até ao Algarve por conta do estado, as comissões de obras públicas e fazenda reformulam a proposta de 21-2-1874 no sentido de o colocar ao nível das linhas da Beira, caminhando parcialmente no sentido da JCOPM que sugerira a inclusão desta e da linha de Estremoz ao

²¹³ DL, sessões da câmara dos deputados de 25-1-1861 e 9-2-1861: 192 e 378-379.

²¹⁴ DL, sessões da câmara dos deputados de 15-2-1864, 24-2-1864 e 29-2-1864: 429, 554-555 e 610. PEREIRA, 2011j. SANTOS, 1995: 120-121.

²¹⁵ DL, sessão da câmara dos deputados de 22-2-1864: 524 (Bivar).

²¹⁶ DCD, 12-3-1873: 644.

Crato na idealizada rede geral nacional²¹⁷. Na discussão propôs-se que a linha fosse em via reduzida, de modo a aumentar a probabilidade de ser construída, mas de nada valeu porque, além de a discussão do projecto só ter terminado em Janeiro de 1876, ninguém se mostrou interessado em construir esta linha a par das linhas da Beira Alta e Beira Baixa.

A solução passou por continuar a construção no Algarve (entre Faro, Boliqueime e Messines), aproveitando os movimentos de terra outrora feitos pela SEPRC, mas esta medida teve mais em mente empregar as classes necessitadas da região do que dar verdadeiro andamento à construção da linha (decreto de 1-7-1875)²¹⁸. Apesar de misericordiosa, a decisão era ilegal, pois constituía a contracção de uma despesa sem autorização parlamentar. A legalização da atitude do governo, a par da autorização para a continuação da construção pelo estado do caminho-de-ferro até ao Algarve e de Quintos a Pias, seria aprovada pelos deputados em Março de 1876 e um ano depois pelos pares, transformando-se na lei de 9-4-1877 (o que existia era a lei de 26-1-1876 que autorizava apenas a adjudicação da linha do Algarve a uma companhia). Contudo, os pares limitaram a prerrogativa do governo a uma quantia e prazo certos (100 contos e 31-12-1877, respectivamente). Apesar de o projecto definitivo ter sido apresentado ao governo em Novembro de 1876, a obra não avançava²¹⁹.

O esquecimento a que era votado a via-férrea do Algarve indispos novamente Barros e Cunha que várias vezes mostra o seu descontentamento na câmara baixa. No entanto, quando este parlamentar chega ao cargo de ministro das obras públicas (no governo de Ávila), praticamente esquece o Algarve. Apenas pede autorização ao parlamento para aplicar o rendimento das linhas do Alentejo à construção da via até Serpa e concede a Edmond Bartissol, representante da Companhia das Minas de Santiago, um caminho-de-ferro entre estas minas, em Nogueirinha, e a estação de Casa Branca (21-11-1877)²²⁰. Na época, o Algarve passava por dificuldades, diziam alguns deputados. Sofria com a seca, o mal das figueiras, a filoxera e *“como se tanto não bastasse, passou por uma outra provação, que não quero agora dizer qual foi...”*

Vozes: – *Diga, diga.*

O Orador: *Foi o sr. Barros e Cunha. (Riso.)*²²¹, diria Marçal Pacheco, que, dias depois da subida de Barros e Cunha e Ávila ao poder, tomara a iniciativa de propor a linha do Algarve, num acto que considerava de economia e que daria uso aos milhares de contos já gastos entre indemnizações e obras com este negócio. O seu sucesso seria contudo nulo²²².

²¹⁷ AHMOP. JCOPM. Cx. 18, parecer 6418 (7-1-1875). DCD, 12-1-1875 e 9-3-1875: 48-52 e 762-764.

²¹⁸ FINO, 1883-1903, vol. 1: 262-263. SANTOS, 1995: 130. SOUSA, 1915a.

²¹⁹ COLP, 1877: 62

²²⁰ FINO, 1883-1903, vol. 1: 302-304 e 397-399. OLIVEIRA, 2005: 5.

²²¹ DCD, 19-2-1878: 401-402.

²²² DCD, 13-3-1877: 625-626.

Só em Maio de 1877 e Outubro de 1879 o projecto definitivo de Novembro de 1876 é apreciado e aprovado totalmente na JCOPM. A partir de 1878 procedeu-se à contratação de algumas empreitadas, embora se desconheça que lei autorizava o governo a fazê-lo (provavelmente uma prorrogação do prazo previsto na lei de 9-4-1877 concedida no orçamento). Alterava o projecto inicial ainda do tempo dos ingleses que naturalmente previa uma construção fácil em prejuízo da exploração. O traçado fixa-se definitivamente em via larga e entre Casével e Boliqueime passando pela ribeira da Quinta Nova, monte da Ribeira de Cima, Sta. Clara de Sabóia, portela dos Termos, portela das Silveiras, Messines, rio do Barranco Longo e Poço das Ferreiras. Curiosamente a JCOPM acabaria por dar razão aos engenheiros britânicos ao recomendar que se procurasse reduzir o custo de construção à conta da exploração (permitia-se declives até 18 mm/m), porque esta seria uma linha de tráfego reduzido²²³. Pelo menos a nível técnico, tudo parecia resolvido. No entanto em 1879 e 1880 ainda se ponderava dar a bitola reduzida à linha de modo a produzir uma poupança de mais de 1 000 contos na feitura da obra²²⁴.

Em todo o caso, a via larga acabaria por vingar e por ser construída após decreto de 17-9-1883 (e lei de 29-3-1883). No mês seguinte, o projecto definitivo é aprovado (portaria 6-10-1883) e os trabalhos de empreitada são entregues a George Hai, Gonçalves Martins e Domingos Busquets (portarias de 18-12-1883, 11-6-1884, 22-8-1884, 3-9-1884 e 4-4-1885)²²⁵. Contudo, os empreiteiros Hai e Busquets revelaram-se menos que escrupulosos o que, aliado à incapacidade financeira do estado, redundou em atrasos da construção, de modo que a linha só chegaria a Amoreiras em Junho de 1888 e a Faro a 1-7-1889, sendo recebido efusivamente pelos farenses²²⁶. Uma vez que as condições de tracção não haviam sido melhoradas, construiu-se um caminho-de-ferro onde a maioria das curvas apresentava raio inferior a 350 m, os patamares eram escassos e os declives entre os 15 e os 18 mm/m predominavam. Para piorar o cenário era necessário inverter-se a marcha na estação de Beja para seguir de norte para sul e vice-versa. Isto terá ficado a dever-se à incúria da companhia inglesa (que construiu a linha entre Beja e Casével ainda com subvenção) no sentido de alongar a extensão da via e receber mais dinheiro e ao mesmo tempo baratear a construção²²⁷. Em 1886 o director da rede propõe a construção de uma nova estação a cerca de 4 km de Beja que permitisse a ligação directa sem reversão entre Faro e o Barreiro e uma diminuição de percurso na ordem dos 5 km. Na altura, a JCOPM nada decide e pede mais estudos. Cinco anos depois já se tinha avançado com a

²²³ AHMOP. JCOPM. Liv. 38, 3-5-1877; cx. 21 (1878), parecer 7646 (10-1-1878); cx. 22 (1879), parecer 8434 (17-10-1879).

²²⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 23 (1880), parecer 8825 (5-7-1880). SANTOS, 1884, [Orçamento da construção da linha do Algarve em via reduzida].

²²⁵ COLP, 1884: 246-247 e 388. FINO, 1883-1903, vol. 1: 499-504, 509-510, 562 e 579-580; vol. 2: 163. PIMENTEL, 1890a.

²²⁶ GCF, a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 44. GCFPH, a. 1, n.º 24 (1-3-1889): 378; a. 2, n.º 34 (1-7-1889): 154; n.º 35 (16-7-1889): 162. SANTOS, 1995: 136-138 e 140-143. SOUSA, 1915a.

²²⁷ AHMOP. JCOPM. Cx. 27 (1884), pareceres 11388 (23-5-1884) e 11880 (16-12-1884). PIMENTEL, 1890a. SOUSA, 1913c. SOUSA, 1915a.

solução de construir uma nova gare em Coitos, que, porém, tinha a desvantagem de afastar Beja do movimento do Algarve e foi assim liminarmente recusada pelos poderes locais. Em 1891 a solução preferida era a de tornear a cidade por sul, mas nada se decidiria²²⁸.

Em conclusão, para aproveitar o caminho-de-ferro já feito até aos arredores de Beja e assim poupar mais algum dinheiro, construiu-se uma linha em más condições, quando o vale do Sado se prestava melhor a uma via directa até ao Algarve. No entanto, tal linha não mereceu a atenção dos engenheiros nacionais antes de 1876, quando Sousa Brandão a incluiu na sua proposta de rede (no parlamento só seria lembrada em 1892 por Bernardino Pinheiro) e além disso seria uma via que não serviria as principais cidades alentejanas nem passava por portos importantes²²⁹. Por outro lado, a inclusão do Algarve na rede férrea nacional nunca atraiu a iniciativa privada (após a adjudicação à SEPRC) e nunca esteve nas prioridades dos governos, mais ainda quando a rede alentejana passou para as mãos do estado, pelo que os níveis de investimento eram reduzidos e a procura de outras soluções pouco importante. No final do século a comissão nomeada por Elvino de Brito incluiria a linha pelo litoral alentejano na sua rede ideal e já no século XX, lamentou-se que este caminho-de-ferro nunca tivesse sido construído, obrigando a um grande percurso entre Lisboa e o Algarve²³⁰.

4.2.4.3.1 | COMPLEMENTOS DA LINHA DO ALGARVE

Quando a ligação a Faro passou a ser uma relativa certeza começaram a aparecer propostas para a sua continuação, provando que era a travessia do Baixo Alentejo que não interessava à iniciativa privada. Uma delas foi a linha que de Sines seguia para Beja, com ramais para Casa Branca ou Aljustrel. Terão surgido três concorrentes (o barão de Matosinhos, Júlio César Augusto Cordeiro e Joseph William Henry Black) pelo que o governo progressista de então decidiu abrir concurso (decreto de 25-11-1887), mas as condições da praça terão afastado os interessados²³¹.

Outra proposta (do conde de Magalhães) apareceria em 23-4-1885 para o prolongamento da linha até Faro pelo litoral do Algarve até Vila Real de Sto. António por Tavira e Olhão. Esta ferrovia já era falada desde a década de 1860 quando após a adjudicação da linha do Algarve à SEPRC várias municipalidades algarvias pediram que o caminho-de-ferro passasse por Silves, Lagos e Portimão, o que na altura é recusado por aumentar em muito a extensão da via e constituir uma duplicação de comunicações (ferroviária e marítima) numa área que nem um caminho-de-ferro justificava. No final da década de 1880 a opinião já não era a mesma. A JCOPM aprova a proposta do con-

²²⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 31 (1886), parecer 13753 (28-10-1886); cx. 36 (1891), parecer 20492 (22-6-1891). GCF, a. 51, n.º 1246 (16-11-1939): 503. SOUSA, 1913c.

²²⁹ DCD, 24-3-1892: 3. BRANDÃO, 1878a.

²³⁰ PORTUGAL, 1899b. SOUSA, 1928a.

²³¹ COLP, 1887: 592. DCDPR, 21-4-1888: 591-608.

de de Magalhães e sugere mesmo que a linha vá também a Lagos. O governo podia abrir concurso para a linha e podia mesmo construí-la usando fundos públicos, pois para isso estava habilitado pela lei de 29-3-1883, no entanto nada se faria²³².

Mais tarde, em 2-12-1887 o ministério concede por alvará uma linha americana a vapor de Lagos a Vila Real de Sto. António por Faro a Joseph William Henry Black, após desistência dos capitalistas Gruis e Viana. Era tida pelos progressistas e apoiantes do governo, Cândido de Morais, Ressano Garcia e Pinheiro Borges, como uma linha segura, útil, barata e muito lucrativa, em virtude de se poder vir a tornar internacional, e pelos seus opositores regeneradores, Hintze Ribeiro, Luís de Bivar e visconde de Bivar (estes últimos apesar de terem fama de parlamentares de campanário alinharam contra o projecto dos seus adversários políticos), como uma linha nociva, ofensiva da legislação em vigor, pouco útil aos interesses do Algarve (pela directriz e condições de tracção) e que podia ser o primeiro passo para a alienação da rede do sul a privados, numa discussão que animou a câmara alta ao longo de Abril de 1888. A verdade é que a autoridade técnica sancionava a opinião progressista, não pelas mesmas razões, mas pelo impulso de movimento que daria à linha do Algarve que entre Messines e Casével atravessava um autêntico deserto²³³. Lucrativa ou ruinosa, acabou por não se realizar na altura. O concessionário ainda formou a companhia portuguesa de caminhos de ferro do sul (estatutos de 31-12-1887) e em 1-7-1888 e 25-9-1889 apresenta ao governo um projecto (da autoria do engenheiro Pinheiro Borges) para construir a via em leito próprio e em bitola larga entre Olhão e Vila Real de Sto. António, que é aprovado condicionalmente²³⁴. Contudo, a linha não seria construída no imediato. A companhia mostrou-se incapaz de colaborar com a JCOPM na fixação da directriz, pois entendia que este assunto só a ela dizia respeito, e além disso não tinha capacidade financeira para o empreendimento. A concessão acabaria por ser revogada em 1-1-1894 (portaria de 19-12-1893)²³⁵.

Em finais da década de 1880 e ao longo da década de 1890 alguns parlamentares locais (visconde de Silves, Sárrea Prado, Francisco Machado, Teixeira Gomes) tentaram colocar este melhoramento em ordem do dia, invocando não só os benefícios que traria à região, como a poupança que se realizaria com o fim do subsídio à companhia que fazia a carreira a vapor entre Lisboa e o Algarve, e ainda porque “*o Algarve tem hoje um caminho de ferro a que se chama, mui impropriamente,*

²³² AHMOP. COPM. Liv. 21 (1865): 196v-199; JCOPM. Cx. 29 (1885), parecer 12717 (12-10-1885).

²³³ COLP, 1887: 629-631. DCDPR, 10-4-1888, 16-4-1888, 17-4-1888, 20-4-1888 e 21-4-1888: 536-543, 573-574, 577-579, 582-587 e 591-608. PIMENTEL, 1890a. SOUSA, 1915a.

²³⁴ AHMOP. CSOPM. Cx. 39 (1892-1893), parecer 22706 (17-4-1893). COLP, 1891: 108. GCF, a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 44.

²³⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 36 (1891), pareceres 20220 (23-4-1891) e 20493 (22-6-1891). FINO, 1883-1903, vol. 3: 225-228. GCF, a. 51, n.º 1226 (16-1-1939): 82. SOUSA, 1915a.

caminho de ferro do Algarve, quando ele não passa de um simples caminho de ferro de Faro”²³⁶. De facto, o governo, por portaria de 17-11-1893, decretara a realização de estudos para a construção da linha do barlavento algarvio (Messines ou Tunes a Silves ou Portimão), mas a construção demoraria ainda uns anos a iniciar-se²³⁷.

Por esta altura, a *GCFPH* noticiava o interesse de mais um capitalista na linha, mas a proposta terá sido recusada por se tratar de um troço que o governo pretendia incluir no contrato de 1897 com Guadalmina²³⁸. Como vimos, este não seria aprovado e mais tarde o governo progressista optaria por ordenar novo estudo (a Trigueiros, Magalhães Braga e Lacerda) e a construção deste ramal e da secção de Faro a Olhão (portarias de 10-11-1897, 15-2-1898 e 7-12-1898) para gáudio dos deputados algarvios (conde de Silves, Frederico Ramirez, Figueiredo Mascarenhas, Joaquim Telo) e para indisposição dos deputados regeneradores de Trás-os-Montes (Teixeira de Sousa), opostos à contracção de nova despesa²³⁹. A primeira secção da linha entre Tunes e Algoz foi aberta em Julho de 1899 num clima festivo; o resto da via só seria aberta no século XX²⁴⁰.

4.2.4.4 | LINHAS DA PENÍNSULA DE SETÚBAL

Além do ramal de Setúbal, adjudicado à CCFST, outras linhas foram projectadas nesta região do país. Em 22-4-1874 é concedido ao deputado regenerador Filipe Augusto de Carvalho um caminho-de-ferro de bitola reduzida entre Cacilhas e Sesimbra. Como vimos, Cacilhas havia sido o ponto inicial preferido de muitos engenheiros para a linha-férrea do sul, em detrimento do Barreiro. Mais tarde, já na década de 1860, quando da venda da linha do Barreiro a Vendas Novas à SEPRC, continuava a falar-se nas potencialidades de Cacilhas e, de facto, no contrato com os ingleses previa-se que esta companhia tinha preferência sobre uma linha até àquele ponto. Antes da polémica com a linha concedida a Filipe de Carvalho, que veremos a seguir, Braamcamp propusera também que a linha do sul acabasse num ponto mais próximo a Lisboa²⁴¹.

Voltando a 1874 e à adjudicação a Filipe de Carvalho, a JCOPM, não antevendo o que viria a acontecer, aprova o pedido sem reparos, uma vez que a ferrovia em questão estava desligada de toda a rede então construída. Mais tarde, o concessionário pede para alargar a bitola, admitindo inclusivamente que pretendia ligar a sua linha à do sul. Tecnicamente, a JCOPM não obstava ao

²³⁶ DCD, 27-7-1897: 408 (Joaquim Telo). Ver também DCD, 27-5-1889, 21-6-1893 e 5-2-1896: 890, 42, 46 e 205-206. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 5: 26 e 182.

²³⁷ AHMOP. CSOPM. Cx. 42 (1894-1895), parecer 24620 (24-12-1894).

²³⁸ GCFPH, a. 10, n.º 223 (1-4-1897): 108; n.º 225 (1-5-1897): 139.

²³⁹ GCFPH, a. 10, n.º 238 (16-11-1897): 339; n.º 239 (1-12-1897): 356. DCD, 12-2-1892, 15-2-1892 e 16-2-1898: 289-290, 312-314, 332 e 336. FINO, 1883-1903, vol. 3: 442.

²⁴⁰ FINO, 1883-1903, vol. 3: 488. GCFPH, a. 12, n.º 277 (16-7-1899): 212. TORRES, 1936: 12

²⁴¹ DL, sessão da câmara dos deputados de 14-8-1861: 2279-2280. DCD, 21-6-1862 e 13-3-1875: 1730-1731 e 799. COLP, 1874: 70-71 e 254. FINO, 1883-1903, vol. 1: 139. CALIXTO, 1963a.

requerimento, mas estranhava o alargamento da bitola (desnecessário para a linha em questão e que representava uma nova concessão) e, sobretudo, alertava o governo para o perigo de o concessionário desviar tráfego para um embarcadouro de melhor qualidade e mais próximo de Lisboa. Em todo o caso o requerimento limitava-se (ainda) a um detalhe técnico (a bitola) e o estado acede ao pedido do seu correligionário por decreto de 29-12-1874²⁴².

Em 1875 a polémica rebenta quando se permite a Carvalho ligar a sua linha à rede do sul e sueste no Pinhal Novo (decreto de 15-7-1875)²⁴³ depois de a JCOPM considerar tal linha “*altamente lesiva aos interesses do Estado*”²⁴⁴. Apesar de Correia Pais não temer a ligação por não acreditar nas pretensas qualidades portuárias de Cacilhas, Raimundo Valadas, provável responsável técnico da empresa de Filipe de Carvalho, tinha opinião contrária, defendendo o seu trabalho mas colocando em cheque o seu empregador no parlamento, onde de resto a sua cor política era razão maior que qualquer parecer técnico para motivar acesos ataques ao governo regenerador²⁴⁵.

Além das tricas parlamentares, esta questão ressuscitou a discussão sobre se o término da linha do sul devia permanecer no Barreiro ou avançar para Cacilhas. A JCOPM não esclarecia, pois se em Fevereiro de 1874 chamava a atenção para a necessidade de se encontrar um novo término para a linha do sul na margem esquerda do Tejo, em Julho já considerava urgente melhorar a estação do Barreiro através da construção de um cais onde pudessem acostar toda a sorte de navios²⁴⁶. No parlamento seria apresentada uma terceira solução – levar o caminho-de-ferro até à foz do rio Coia – pelo engenheiro regenerador, Palma também como forma de desviar atenções da polémica²⁴⁷.

Depois de tanto tumulto a concessão acabou por não se concretizar (apesar de se terem realizado algumas expropriações em Setúbal, Almada e Seixal²⁴⁸) e o término da linha do sul manteve-se no Barreiro com uma estação acanhada, colocada em curva, com uma rampa a meio, cortada por uma rua da vila, estrangulada no troço superior por novas edificações e com um desembarque em cais descoberto²⁴⁹. Os projectos de melhoramento existiam, mas os recursos disponíveis eram escassos e, exceptuando a melhoria da estação em si segundo o projecto de Correia Pais (inaugurada em festa em 1884²⁵⁰), poucas foram as realizações no cais e porto do Barreiro (em 1886 e 1892 ainda eram avaliados programas de melhoramentos neste término²⁵¹). Para piorar o cenário, adicionemos a este problema a dificuldade na travessia do rio e ainda as fracas condições da estação fluvial do

²⁴² AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 223-224; liv. 36 (1874): 193-203. COLP, 1874: 254.

²⁴³ COLP, 1875, 169. SOUSA, 1909a. SOUSA, 1910a.

²⁴⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), parecer 6438 (14-1-1875): 1v.

²⁴⁵ PAIS, 1876: 9-13, 18-26 e 34 e ss. PAIS, 1878a. PAIS, 1878c. VALADAS, 1878a.

²⁴⁶ AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 63-64 e 429-436.

²⁴⁷ DCD, 15-1876: 378-379.

²⁴⁸ COLP, 1877: 209.

²⁴⁹ SOUSA, 1910a. SOUSA, 1911b.

²⁵⁰ CALIXTO, 1969.

²⁵¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 30, parecer 13184 (29-3-1886). GCF, a. 5, n.º 112 (16-8-1892): 250; a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 48. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 5: 30.

sul e sueste situada em Lisboa. Finalmente, aos obstáculos *naturais* juntamos também os obstáculos *legais*, ou seja, as dificuldades levantadas pela verificação fiscal das mercadorias transportadas das linhas do sul para as linhas da CRCFP e ainda o facto de os vapores não descarregarem directamente em Sta. Apolónia²⁵².

Por tudo isto, no final do século o projecto de transferência do fim da linha do Barreiro para Cacilhas é ressuscitado, primeiramente pelo contrato do governo progressista com Guadalmina, depois pelo grandioso plano de Elvino de Brito. No entanto, este plano deparou-se também com alguns obstáculos, sobretudo a nível estratégico (era considerado um erro por Pedro Romano Folque) e em 1905 nada se alterara e, ironicamente, nesta data a concessão da linha de Cacilhas acabaria por ser encarada como uma oportunidade perdida de dar um embarcadouro de qualidade à linha do sul e de a aproximar de Lisboa²⁵³.

4.3 | LINHAS DE SINTRA, CASCAIS, OESTE, URBANA E DE CINTURA DE LISBOA

A história destas linhas entrelaça-se dada a sua proximidade geográfica, embora cada uma delas tenha tido uma evolução própria.

4.3.1 | LUCOTTE E A LINHA MARGINAL

A primeira proposta para construção de um caminho-de-ferro entre Lisboa e Sintra data de 1845, apresentada por Hardy Hislop, não se concretizando, todavia. Em 1849, Albino Figueiredo trabalhou com os seus alunos da escola politécnica (Domingos Pinheiro Borges, Eusébio Marcelly Pereira, Joaquim José de Matos, José Augusto César das Neves Cabral, António Pereira Mouzinho de Albuquerque, Valentim Evaristo do Rego, entre outros) na execução de um projecto de caminho-de-ferro de Lisboa a Sintra durante as férias escolares²⁵⁴.

A ideia ressurge na década de 1850, sendo assinado em 30-9-1854 um compromisso entre o governo e Jean François Marie Armand, conde de Claranges Lucotte, para a construção de uma via-férrea entre Lisboa (forte de S. Paulo) e Sintra, sem qualquer encargo para o estado. O caminho-de-ferro deveria passar por Belém, Algés, Caxias, Cacém, Agualva e Rio de Mouro, ficando ainda prevista a construção de dois ramais que, partindo de Sintra, chegassem a Cascais e a Colares. Lucotte era um perito em obras públicas (construía e reparava estradas no tempo de Costa Cabral, edificara a ponte pênsil sobre o Douro e contribuíra para a fundação da COPP) e um antigo combatente pela

²⁵² GCFPH, a. 10, n.º 223 (1-4-1897): 97-98. SOUSA, 1928b.

²⁵³ FOLQUE, 1899a. PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 50-52. ESTEVES, 1925. PINHEIRO, 2008: 91. SOUSA, 1910a. SOUSA, 1923.

²⁵⁴ AHM. Relação dos alunos que o Lente da 3.ª Cadeira da Escola Politécnica pede para o acompanhar e auxiliar nos trabalhos respectivos a um projecto de caminho de ferro de Lisboa para Cintra, Div 3/1/8/39. VIEIRA, 1985.

liberdade no tempo da guerra civil²⁵⁵. Na altura, o CGOPM fazia alguns reparos ao acordo (nomeadamente a necessidade de não desfigurar o mosteiro dos Jerónimos e de manter o acesso ao Tejo), mas considerava de enorme vantagem o contrato pela sua gratuitidade, pela ligação da capital ao seu mais belo arrabalde e sobretudo pela construção de docas (que também fazia parte do contrato) que seriam o complemento natural da linha internacional que então se projectava²⁵⁶. Opinião completamente díspar tinha Pezerat, se bem que já na década de 1860, para quem o projecto era meramente especulativo, além de que continha autênticas aberrações como levar o caminho-de-ferro por um areal ao nível do mar, com túneis, viadutos e rampas prolongadas de 15 mm/m, sem se aproximar de nenhuma população e, exceptuando Colares e Sintra, atravessar um terreno improdutivo²⁵⁷.

Em 26-7-1855 publicava-se a lei que aprovava aquele contrato, apesar das reclamações do capitão do porto de Lisboa (Francisco António Valbom) e da câmara e habitantes de Lisboa que temiam ser espoliados dos seus terrenos e de ver afectado o seu acesso ao Tejo²⁵⁸. Mais tarde (em Abril de 1856) Lucotte pediria ao governo a concessão de 18 200 m² na praia de Pedrouços para lá construir um estabelecimento de banhos, procurando desenvolver o potencial turístico da *sua* ferrovia²⁵⁹. Após a concessão, Lucotte cria em França a SCFLS, inaugura pomposamente na presença do regente os trabalhos (entregues ao engenheiro M. Torneaux) em Outubro de 1855 e apresenta estudos que alteram ligeiramente o traçado original²⁶⁰. Porém, apesar da solvibilidade dos capitalistas que compunham a SCFLS estar garantida pelo próprio embaixador português em França, Lucotte encontrava dificuldades para reunir os fundos necessários e os trabalhos ressentiam-se. A incerteza quanto ao ponto inicial da linha do norte (no caminho-de-ferro de Sintra ou no de leste) desincentivou os investidores, pois muita da rendibilidade do projecto dependia do entroncamento com o caminho-de-ferro entre Lisboa e Porto. Além disso, era claramente um projecto muito ambicioso para um prazo tão curto²⁶¹. Quando Watier julga o entroncamento da linha do norte na de Sintra uma “*monstruosidade*”, a “*obra mais desgraçadamente concebida*” e “*uma delapidação da fortuna publica*”, o fracasso do projecto de Lucotte ficava selado²⁶². Lucotte acabou por se enredar nos excessos de ambição do CM e na luta que o opôs a Prost, perdendo qualquer hipótese de sucesso ao tentar fazer da linha de Sintra o início duma linha até ao norte²⁶³.

²⁵⁵ MATOS, 1980. DCD, 22-3-1875: 947-948.

²⁵⁶ AHMOP. COPM. Liv. 3 (1854-1855): 51v-53; liv. 4 (1855-1856): 57v-60.

²⁵⁷ PEZERAT, 1867.

²⁵⁸ AGM, Ofício à secretaria de Estado da Marinha sobre os inconvenientes da Linha de Sintra. 27 de Dezembro de 1856. Cx. 84-32, doc. 27-12-1856.996. SANTOS, 1884, [Representação da câmara municipal e habitantes de Lisboa acerca da linha de Sintra].

²⁵⁹ AGUILAR, 1961. PEREIRA, 2008b: 63. PINHEIRO, 2008: 66-67.

²⁶⁰ COLP, 1855: 401-402; 1856: 139. GCF, a. 46, n.º 1103 (1-12-1933): 632; a. 47, n.º 1105 (1-1-1934): 32. CALIXTO, 1965c. PINHEIRO, 2002: 3. PINHEIRO, 2008: 66.

²⁶¹ BMOP, 1866, n.º 11: 365-370. COLP, 1856: 338. PEREIRA, 2008b: 92. PINHEIRO, 1986: 456.

²⁶² WATIER, 1860: 111.

²⁶³ PINHEIRO, 1994. PINHEIRO, 2004: 4.

Nos anos seguintes, Adolphe Prost e o duque de Riansares (outro homem envolto em escândalos financeiros em Espanha²⁶⁴) tentaram retomar a obra, mas ambos falhariam. Em 1857 os trabalhos estavam muito atrasados e tinham provocado mais dano que benefício, quer por causa das águas estagnadas nas obras, quer por causa das dificuldades de acesso ao Tejo que provocara²⁶⁵. Em 23-11-1859 Lucotte, intimado a constituir empresa sob pena de rescisão contratual, conseguiu ver aprovado um projecto até ao cais do Sodré e o trespasse da concessão a um grupo de capitalistas formado por Cyriu Van der Elst Frères et Compagnie, Francisco Splingard, Júlio Lejeune, Theodore Guilherme Hoorick, John Box e Gustavo de Linge, ficando Lucotte como membro da direcção²⁶⁶. A construção foi confiada à Van der Elst Frères et Compagnie. Porém, os sócios portugueses desconheciam a operação e eram flagrantes os atropelos aos estatutos. Por tudo isto mas sobretudo pela ausência de desenvolvimento dos trabalhos e contumácia no incumprimento do contrato, seria revogada a aprovação dos estatutos e rescindido o contrato por decreto de 27-3-1861²⁶⁷.

4.3.2 | OS SUCESSORES DE LUCOTTE

Em substituição de Lucotte surgiria um projecto do conde de Farrobo, do conde de Sobral e de Frederico Guilherme da Silva Pereira para construir um caminho-de-ferro do cais do Sodré até Belém e Sintra pelos terrenos conquistados ao Tejo os quais eram destinados a uma doca e a construções particulares (8-3-1861), mas o seu êxito seria igual ao de Lucotte²⁶⁸.

Um ano depois surge um interessado (Ballera) em ligar por americano as estações das linhas de norte e leste com a zona de S. Paulo, onde deveria ter começado a linha de Sintra de Lucotte. Na altura, o CGOP aponta a falta de visão em querer ligar duas estações de caminhos-de-ferro a vapor através de uma via a tracção animal. A proposta não passaria disso mesmo, mas ficava vincado o desejo do CGOP em ver construído um caminho-de-ferro até Sintra²⁶⁹.

Nos anos seguintes este desiderato foi correspondido com novas propostas da autoria de Notman & Clear, Landin, J. D. Powles, Debrousse e novamente Lucotte, que desta vez requeriam o auxílio financeiro do estado. Destas, o CGOP apenas tolera a de Debrousse na condição de este aceitar algumas alterações. O empresário anui e apresenta novo projecto ao governo que desta feita merece a aprovação do CGOP e da comissão de obras públicas e fazenda da câmara dos deputados (cumpria as condições de segurança, não significava nenhum encargo para o estado e dotava Lisboa

²⁶⁴ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 41.

²⁶⁵ AGM. Ofício à secretaria de Estado da Marinha sobre os inconvenientes da Linha de Sintra. 1 de Setembro de 1859. Cx. 84-32, doc. 4-5-1859.191. COLP, 1857: 444; 1859: 103 e 169. GARCÊS, 1858. MONTERDE, 1857.

²⁶⁶ COLP, 1859: 808-810. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 230.

²⁶⁷ COLP, 1861: 120-123.

²⁶⁸ LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 230-231.

²⁶⁹ AHMOP. COPM. Liv. 15 (1862): 27v e ss.

de novas docas), sendo apresentada ao parlamento a 2-6-1863. Para evitar que acontecesse o mesmo que com Lucotte, o governo alargou alguns prazos de isenção de direitos alfandegários e facilitou a divisão da gestão das docas e dos caminhos-de-ferro por duas empresas distintas. Entre os deputados Martens Ferrão elogia as potencialidades de recreio e de melhoria das docas de Lisboa, mas o projecto em si nunca chegaria à ordem do dia²⁷⁰.

Em Março de 1864, surgem duas novas proposições: a primeira (12-3-1864), da autoria dos londrinos Reynolds Morris e Bevan (representados por Simão Gattai), requeria a concessão da linha de Lisboa a Sintra e Mafra passando por Cruz do Tabuado, Campo Grande, Luz, Benfica, Porcalhota e Agualva sem qualquer tipo de subvenção além das vantagens fiscais que outras concessões usufruíam; a segunda, de G. Rocca e Piombino & C.^a, previa a realização de estudos num conjunto de linhas no qual se incluía uma desde Lisboa até Coimbra por Benfica, Sintra, Mafra, Torres Vedras, Caldas, Batalha e Leiria (prolongando-se depois pela Guarda até Almeida). Quer uma, quer outra chocavam com os contratos assinados com Debrousse e com a CRCFP, pelo que os estudos podiam ser feitos, mas dificilmente seriam concretizados²⁷¹.

Dias depois (30-5-1864), talvez motivado por estas propostas, o deputado António Mazzioti (na sequência de uma iniciativa semelhante de Castro Ferreri) propunha que o parlamento autorizasse o governo a construir a via-férrea entre Lisboa, Sintra e eventualmente Mafra. Mazzioti lembrava como a linha estava já estudada, como Sintra atraía turistas e era a residência de Verão do rei, como aumentaria o valor das suas propriedades e como animaria a agricultura, a indústria e o comércio (sobretudo do vinho que ele próprio produzia em Colares), mas todas estas evocações não seriam suficientes para levar o texto sequer às comissões²⁷².

Quanto ao contrato Debrousse, voltava aos deputados em 14-2-1866 apenas para ser rejeitado, o que não desanima o capitalista que em 21-4-1866 acorda novo trato com o governo da *Fusão* para conquistar terras ao Tejo, construir docas, um dique e um caminho-de-ferro até Sintra, mas desta vez com o encargo de 6,75% de garantia de juro para o estado. Quatro dias depois o acordo é apresentado às cortes. As vantagens proporcionadas pelas docas e por um caminho-de-ferro que levasse as classes pobres a Sintra tinham convencido o gabinete a conceder aquele subsídio ao empresário. Apesar de contar com o forte apoio de Sá da Bandeira (que se deixara seduzir pelas vantagens militares da linha, sobretudo se esta se dirigisse por Campo Grande e S. Domingos de Benfica), só em 20-8-1869 seria alvo da atenção das comissões de obras públicas e fazenda, que o voltariam a denegar, a bem das economias reformistas, do estado, do município e, segundo Pezerat, do próprio

²⁷⁰ AHMOP. COPM. Liv. 17 (1863): 82-84v. BMOP, 1866, n.º 11: 365-370. DL, sessão da câmara dos deputados de 2-6-1863: 1715-1716. BIVAR, 1947a.

²⁷¹ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 361-366.

²⁷² DL, sessão da câmara dos deputados de 16-4-1864 e 30-5-1864: 1180 e 1762.

Debrousse, que era empresário sério e competente, mas desconhecedor das condições do negócio em que ia apostar²⁷³.

4.3.3 | O LARMANJAT DE SALDANHA

Apesar destas propostas, Sintra e grande parte da Estremadura portuguesa mantinham-se sem caminhos-de-ferro. No final da década de 1860, Saldanha surge em Portugal com uma ideia para um caminho-de-ferro inovador, chamado *larmanjat*. Tratava-se de uma via-férrea assente sobre a estrada, inventado pelo francês Jean Larmanjat, onde os comboios circulavam sobre um carril único, apoiando-se em duas rodas laterais que rolavam sobre duas pranchas de madeira, consistindo assim numa forma económica de ter caminhos-de-ferro. Generalizou-se em França, Bélgica e Argélia, conhecendo um grande sucesso por vencer subidas íngremes, apesar de só transportar duas a três carruagens e atingir uma velocidade máxima entre os 12 e os 15 km/h. As primeiras experiências datavam de 1867, mas em 1868 um novo ensaio na estrada de Raincy a Montfermeil (em França) contou com a presença de Saldanha que, alertado por Sá da Bandeira, se entusiasmou com o invento e se resolveu a trazê-lo para Portugal²⁷⁴.

O “*duque de Saldanha, general de alta capacidade, militar intrepido e pessimo politico, deixou-se sempre dominar pela mania de se metter em negocios e assumptos de que pouco ou nada percebia*”²⁷⁵ e o *larmanjat* seria mais um deles. Todavia, o primeiro amor do duque não fora o *larmanjat*, mas sim uma outra forma de locomoção sobre as estradas inventada pelo britânico Thomas Page e que este engenheiro queria implementar em Portugal, mediante um apoio do governo. O encanto, porém, durou até Saldanha conhecer o *larmanjat*²⁷⁶.

Antes de Saldanha, porém, um outro empreendedor se tinha interessado pelo *larmanjat*. A 4-4-1868, Manuel Francisco Feijão pediu autorização para estabelecer um serviço de transporte de mercadorias e passageiros sobre caminhos ordinários seguindo aquele sistema entre Lisboa, Alcântara, Belém, Campo Grande, Lumiar, Poço do Bispo, Sintra, Oeiras e outros pontos num prazo de cinco anos. Não requeria nenhum apoio financeiro, mas pedia uma concessão de 60 anos, um exclusivo num raio de 100 km em torno de Lisboa e isenção de direitos alfandegários. O CGOP não foi apanhado de surpresa pela proposta, referindo como se vinham desenvolvendo sistemas alternativos de

²⁷³ DL, sessão da câmara dos deputados de 14-2-1866 e 25-4-1866: 472 e ss. e 1214-1215. Sessão da câmara dos pares de 21-6-1867: 2010-2011. DCD, 20-8-1869: 1214-1217. PEZERAT, 1867.

²⁷⁴ AHM. APSB. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre o Larmanjat, div. 3/18/1/3/182. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre a novidade do Larmanjat, div. 3/18/1/3/182. BCP, a. 16, n.º 176 (2-1944): 22. LARMANJAT, 1867. ALMEIDA, 2004: 16-17. MATOS, 2001: 20

²⁷⁵ NORONHA, 1926: 107.

²⁷⁶ AHM. APSB. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre a situação em Espanha e os americanos de Mr. Page, div. 3/18/1/3/182. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre a primeira impressão que lhe causou o Larmanjat, div. 3/18/1/3/182.

viação acelerada sobre estradas ordinárias (do francês Fengère e do escocês Robert William Thomson, por exemplo) e como o sistema *larmanjat* tinha impressionado os franceses em 1867 ao percorrer os 100 km entre Auxerre e Avallon ultrapassando declives de 50 mm/m com uma velocidade de 11 km/h. No entanto, temia os embaraços que este tipo de comboio podia causar à viação ordinária, uma vez que as estradas nacionais não eram suficientemente largas, o que requeria mais estudos, além de que discordava das regalias exigidas por Feijão. Além disso Portugal vivia sob uma governação reformista que não pactuava com aquele tipo de isenções fiscais²⁷⁷.

Essa cartilha não seria mais forte que a influência de Saldanha junto de Sá da Bandeira, a quem aquele pede que convença Calheiros e Meneses a admitir o *larmanjat* ou a ideia de Page em Portugal e a garantir isenções alfandegárias. Pressionando o governo, Saldanha garantia que estenderia o sistema a todo o país, incluindo até uma ligação pela Beira Alta até Espanha²⁷⁸, acabando por obter do ministro das obras públicas o decreto de 17-6-1869 que lhe concedia, como cessionário de Jean Larmanjat, o privilégio de invenção em Portugal do seu sistema de caminho-de-ferro²⁷⁹.

O primeiro troço do projecto ligaria a estação do Carregado a Alenquer. A JCOPM desta vez não levanta problemas e elogia as vantagens deste tipo de locomoção na ultrapassagem de condições orográficas desfavoráveis, pelo que o governo acha por bem conceder a referida linha ao marechal por decreto de 29-7-1869 e isentá-la de taxas alfandegárias (lei de 2-9-1869). Meses mais tarde Saldanha, com o auxílio do sobrinho de Sá da Bandeira, consegue juntar à concessão as linhas de Cascais a Pêro Pinheiro e de Lisboa a Leiria passando pelo Lumiar, Torres Vedras, Caldas da Rainha e Alcobaça (decretos de 12-10-1869 e 25-10-1869). Apesar da mudança governamental e do protesto levantado pela CRCFP, Saldanha conseguia fazer valer a sua influência. Ainda em 1869, o duque procurou estender a sua rede dentro de Lisboa, tendo para tal a aprovação da JCOPM. Para realizar o empreendimento, associa-se a Albert Grant, um especulador inglês que conhecera em Londres, quando da sua passagem pela capital inglesa enquanto embaixador²⁸⁰. Em 1871 a sua concessão é alargada com a ligação entre Lisboa e Sintra, Belém a Cascais e Alcântara e Belém (decretos de 11-7-1871, 29-7-1871 e 18-10-1871). Curiosamente, uns meses antes, é também concedido a Luciano e Francisco Maria Cordeiro de Sousa um americano entre Lisboa e Cascais (23-2-1871), constituindo o *larmanjat* uma duplicação de comunicações²⁸¹. Decreto 10-8-1871 uniformiza o con-

²⁷⁷ AHMOP. COPM. Liv. 27 (1868): 149v-153v.

²⁷⁸ AHM. APSB. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre o Larmanjat e os americanos, div. 3/18/1/3/182. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre o início das obras do Larmanjat, div. 3/18/1/3/182. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre o Larmanjat e a Linha da Beira Alta, div. 3/18/1/3/182.

²⁷⁹ COLP, 1869: 319.

²⁸⁰ AHMOP. JCOPM. Liv. 30 (1869): 210v-211v. VIEIRA, 1982.

²⁸¹ CNDF(AD). Autorização concedida a Francisco Maria e Luciano Cordeiro de Sousa. DGCF-DFECF/8/0292. COLP, 1887: 134-135.

junto da concessão fixando-lhe um prazo de exploração de 90 anos²⁸². Em 27-2-1872, a concessão é transferida para a Lisbon Steam Tramways Company, que encomenda a construção ao empreiteiro Edwin Clark Punchard. Saldanha terá lucrado 40 contos com o trespasse, o que lhe valeu duras críticas do visconde de Fonte Arcada²⁸³.

O entusiasmo do empreendimento estendeu-se a outras cidades, chegando-se a falar de ligações entre Porto, Braga e Póvoa e entre Vila Viçosa, Borba e Estremoz e da articulação do *larmanjat* com uma linha entre Lisboa e Colares (passando pela praça do Comércio, Alcântara, Belém, Caxias, Paço de Arcos e Estoril) com ligação a Cascais e Sintra e com actividades de lazer²⁸⁴.

Em 1873, as obras até Sintra e Torres Vedras estavam completas²⁸⁵. A linha seria então aberta, mas na inauguração (2-6-1873) “*o primeiro comboio partiu; muitas girândolas de foguetes atrovavam os ares (...). A máquina andou dez metros e parou..., andou outros dez metros e voltou a parar. Os circunstantes principiaram a descorçoar. Os cocheiros dos ónibus, aos (sic) batedores de praça, os carroceiros, os guias de todos os veículos, empachados na estrada, olhavam, irónicos, para a máquina impotente ante a rampa a vencer [de Arroios]. Um deles comentou: – «Que diabo! Então esses cavalos também se pegam? O melhor é mandá-los para a cavalaria e deixar passar estes sem estorvo!...»*”²⁸⁶, mas nem por isso se deixou de festejar. Umas semanas depois, a JCOPM e uma comissão nomeada para a avaliação da linha autorizam a sua abertura definitiva, embora aconselhem algumas medidas contra a chuva que fazia com que as rodas patinassem na madeira. A linha abriria ao público alguns meses depois em Outubro²⁸⁷. Apesar das enormes perspectivas a exploração não confirmou o optimismo. As rodas laterais desgastavam muito rapidamente a via, problema que só se resolvia com o recurso a longrinas de ferro o que equivalia a colocar três carris, fazendo desaparecer as vantagens económicas do sistema. Além disso, a viagem era de muito má qualidade e perigosa (os descarrilamentos eram frequentes) e o início da linha estava muito longe do centro da cidade²⁸⁸.

Em 10-1-1874 os accionistas aceitaram investir mais capital e constituir uma outra companhia, a Lisbon Steam Tramways (City Extension) Company que se fundiria com a primeira e alargaria o serviço ao centro da cidade. Contudo a colocação do *larmanjat* nas ruas de Lisboa foi impedida pela Carris que aí explorava os *tramways* a cavalo. A City Extension nunca chegou a funcionar e em

²⁸² AHM. APSB. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre o Larmanjat e a Companhia Real, div. 3/18/1/3/182. AHMOP. JCOPM. Liv. 29 (1869): 278-280. COLP, 1869: 365, 411 e 456; 1871: 210-211, 221-222, 229 e 285. DINIS, 1915-1919, vol. 4: 339.

²⁸³ COLP, 1872: 12-13. DCDPR, 2-5-1872: 185. DISCURSOS proferidos... (1872). SILVA & RIBEIRO, vol. 4: 156.

²⁸⁴ CAPITÃO, 1974. PINHEIRO, 2002: 5. PINHEIRO, 2008: 71. RAMOS, 1996.

²⁸⁵ PINHEIRO, 2008: 70. TRIGO, 2003: 30. Ver mapa 30-19.

²⁸⁶ Apud. GAIO, 1957: 69.

²⁸⁷ AHMOP. JCOPM. Liv. 34 (1873): 268-270. Liv. 34-A (1873): 89v-90v. COLP, 1873: 190-191. ALMEIDA, 2004: 33. BIVAR, 1947a.

²⁸⁸ BCP, a. 16, n.º 176 (2-1944): 25-26. BIVAR, 1947a. GALRÃO, 1944. PEREIRA, 2010a.

meados dos anos de 1870 a exploração é suspensa por falta de recursos. Mais tarde, descobriu-se que as promessas dos promotores não correspondiam à realidade e que nem sequer foram feitos estudos preliminares, tudo não passando de uma tentativa de fraude perpetrada por Grant contra os investidores e empreiteiros ingleses, aproveitando-se do nome de Saldanha e do facto de as condições económicas em torno dos investimentos ferroviários se terem novamente tornado favoráveis. Alguns accionistas recorreram aos tribunais e ainda tentaram responsabilizar o governo português (por ter exigido que o dinheiro da companhia fosse usado para reparar as estradas e para pagar direitos de importação, por se ter recusado a aceitar uma proposta do liquidador oficial para a construção de um caminho-de-ferro de via estreita, de onde resultaria benefício para a companhia, e por a concessão ter sido patrocinada pelo rei), mas nem o governo inglês aceitou apoiar essa demanda. No fim do processo, a maior parte dos accionistas ficou sem nada e em Portugal só a honra de Saldanha seria lesada. Quanto ao *larmanjat*, seria suspenso em 8-4-1875, no entanto as povoações que chegaram a ser servidas por este meio de locomoção perceberam a sua vantagem e começaram a pressionar o governo no sentido de encontrar outra solução de viação acelerada²⁸⁹.

4.3.4. | NOVAS SOLUÇÕES PARA O OESTE

A par das obras do *larmanjat* foram surgindo outras propostas para a construção de vias-férreas partindo de Lisboa em direcção a norte e a oeste, servindo a zona marginal da capital. Em Novembro de 1869 o conde de S. Januário e Mendes Guerreiro propõem-se a realizar obras desde Sta. Apolónia até Belém incluindo a construção de um caminho-de-ferro que passaria pelas docas, armazéns e pela alfândega alfacinha²⁹⁰.

Em 1870 Tomé Gamond, num projecto para engrandecimento de Lisboa, inclui uma linha de Sta. Apolónia a Cascais sempre pela marginal (Terreiro do Paço, Alcântara, Belém, Caxias, Paço de Arcos, Oleiros, S. Julião, Murtal e Estoril), seguindo depois para Colares por Alcabideche, Ramalhão e Sintra, numa extensão total de 45 km. Na altura a JCOPM aceita a ideia da linha mas não o projecto de Gamond²⁹¹.

No ano seguinte, surge o projecto da comissão nomeada a 9-9-1871 para estudar o melhoramento do porto de Lisboa e prolongar o caminho-de-ferro desde a Madre de Deus até à nova alfândega, onde se faria uma nova estação, que eliminaria a desvantagem da excentricidade de Sta. Apo-

²⁸⁹ DCD, 7-2-1876: 281-282. BCP, a. 16, n.º 176 (2-1944): 26-27. CALIXTO, 1964b. CALIXTO, 1965c. DAVIES, 1998. VIEIRA, 1981.

²⁹⁰ LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 244-247.

²⁹¹ AHMOP. JCOPM. Liv. 31 (1870): 135v-137v. GAMOND, 1870. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 238-244. PINHEIRO, 2008: 71.

lónia em relação a Lisboa. A linha seria explorada pela CRCFP que pagaria 43 contos anuais durante 30 anos. Não se concretizou²⁹².

Dois anos depois, no seguimento de um estudo para o melhoramento do porto de Lisboa da autoria de D. António de Almeida, assoma um outro projecto para se construir um caminho-de-ferro entre o cais dos Soldados e Alcântara. O persistente Lucotte (em sua representação e de um grupo composto por Augusto Blondot, Hermano Frederico Moser, Henrique Maia Cardoso e Adam Wiszniewski) propõe-se realizar a obra, mas levando-a somente a Belém (contrato de 15-9-1874). A JCOPM em 15-12-1874 mostrava-se favorável ao prolongamento da linha do norte e leste pela marginal até à alfândega, fazendo de Sta. Apolónia uma estação exclusiva de mercadorias. O governo apresenta o contrato ao parlamento em 29-3-1875 e apesar de ser rapidamente aprovado pelos deputados (era gratuito), só chegou aos pares em 1876, sendo aprovado a 4-2-1876, transformando-se em lei a 16-2-1876. Contudo, acabou por ser adiado indefinidamente e caducou por nenhum estudo ter sido apresentado no prazo definido (portaria de 3-1-1877)²⁹³.

Novo tentame aparece documentado em 17-5-1879 quando um grupo de deputados propõe a construção de uma linha de Lisboa a Sintra por Queluz e Cacém donde partiria também um ramal para Cascais, mediante garantia de juro, invocando os benefícios para o movimento comercial de Lisboa, para a salubridade pública e para a defesa da capital. As comissões de obras públicas e fazenda reiteram as vantagens da linha e aprovam-na, mas o seu parecer nunca seria discutido²⁹⁴.

Nos anos seguintes surgiam ainda mais propostas incluídas em projectos de melhoramento do porto de Lisboa: H. J. Moser (via-férrea do cais do Sodré a Pedrouços) e Raimundo Valadas, John Coode, Luciano Gola (linha desde a praça do Comércio ou desde a alfândega), por exemplo²⁹⁵.

Quanto ao caminho-de-ferro que, partindo de Lisboa, caminhasse junto ao litoral em direcção a norte, era um projecto cuja origem remontava ao tempo dos estudos da linha do norte de Watier, que na altura o considerava um erro. Uns anos depois as opiniões alteraram-se e na década de 1860 outro francês, Pezerat, já a via com outros olhos. Para este engenheiro, a linha que seguisse pelo vale de Alcântara por Pêro Pinheiro (localidade válida pela sua agricultura e material de construção), Mafra (turismo), Torres Vedras (vinho), Caldas (termas), Marinha Grande (ferro, vidro e carvão), Batalha (pedra, carvão, ferro) Leiria e Pombal, percorria a parte mais produtiva da província e do ponto de vista militar, era também de enorme vantagem, sobretudo se combinado com uma linha transversal entre Peniche e Santarém²⁹⁶. Anos depois o interesse dos investidores passa a acompa-

²⁹² LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 247-256. PINHEIRO, 2002: 5.

²⁹³ AHMOP. JCOPM. Liv. 36 (1874): [s. p]. COLP, 1876: 40 e ss. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 259-261.

²⁹⁴ COLP, 1878: 437. SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre um caminho-de-ferro de Lisboa a Sintra].

²⁹⁵ LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 264-289.

²⁹⁶ PEZERAT, 1867.

nhar a opinião daquele engenheiro e surgem várias propostas para construir e explorar caminhos-de-ferro nesta zona, não só partindo de Lisboa mas também ligando-se à linha do norte.

Em 26-2-1874 é concedido a Luís Augusto Palmeirim um caminho-de-ferro de via reduzida entre Santana na linha do norte e o porto de S. Martinho (uma maravilha da providência de acordo com Tibério Blanc²⁹⁷), passando pelo Cartaxo, Almoester, Zambujeira, Rio Maior, Sancheira, Óbidos e Caldas da Rainha. A JCOPM aceita condicionalmente e Pedro Inácio Lopes chega a realizar os estudos de terreno, mas nunca se realizou²⁹⁸.

Mais tarde neste ano (23-6-1874) Ellicot e Kessler (empreendedores que viriam a construir a linha da Póvoa de Varzim, como veremos) pedem a concessão de um caminho-de-ferro de via reduzida em direcção a Torres Vedras, de Sintra a Pêro Pinheiro e do Vale de Alcântara a Xabregas, passando por Sete Rios, Campo Pequeno e Chelas.

Exactamente na mesma data um outro grupo de empreendedores (conde de Penamacor, António Pais de Sande e Castro, Ângelo Sárrea de Sousa Prado e Joaquim Alfredo da Silva Ribeiro) requer a adjudicação também de um caminho-de-ferro de via reduzida entre Alcântara e Torres Vedras²⁹⁹. Esta última linha seguia em grande parte o traçado do extinto *larmanjat*, aproveitando os trabalhos já feitos, e respondia às reclamações dos concelhos de Mafra e Torres Vedras a propósito da suspensão do serviço de viação acelerada e dos estragos deixados nas estradas pelo *larmanjat*³⁰⁰. Na altura, o procurador-geral da coroa, Martens Ferrão, invoca a divergência parcial da linha e o seu carácter secundário para concluir que a concessão não violava a zona de protecção da CRCFP, mas em todo o caso aconselha a abertura de concurso. O ministro opta por atribuir a concessão por decreto (22-9-1875), o que leva a CRCFP a apresentar protesto no dia seguinte. Para contornar a reclamação, os concessionários alteram a directriz da linha: de Torres passava para a Lourinhã, Óbidos, Caldas e Nazaré. Mais tarde o projecto é mais uma vez alterado no sentido de fixar o seu início em Belém e não em Alcântara de modo a levar a linha ao interior da cidade pelo vale de Algés e marginal de forma mais barata. Seguia depois por Algés, Monsanto e Feira antes de chegar a Torres Vedras. Contudo, a alteração é recusada pelos engenheiros fiscais Augusto Pimentel e Almeida de Eça que apontavam ainda justificações de ordem militar, técnica e económica para manter o início do caminho-de-ferro em Alcântara e ainda alguns aspectos do traçado. Quanto a prolongar a linha pelo interior da cidade, era completamente impensável enquanto se não estudassem as obras de melhoramento do porto de Lisboa. Os concessionários voltam a insistir com novos estudos, acompanhados de petições das gentes de Torres e de Turcifal, mas em consulta de 28-5-

²⁹⁷ LOUREIRO, 1904-1909, vol. 2: 282.

²⁹⁸ AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 35-38. Cx. 18 (1875), parecer 6455 (3-2-1875). COLP, 1874: 270-271. LOPES, 1875b. [SOUSA], 1875.

²⁹⁹ PINHEIRO, 2008: 71. COLP, 1875: 235-236. Ver mapa 30-21.

³⁰⁰ AHMOP. JCOPM. Cx. 19 (1875-1876), parecer 6783 (14-9-1875).

1877, a JCOPM concordava com os engenheiros, além de que a concessão marcava o início da linha em Lisboa e não em Belém. Nesta altura a linha era vista como a base de muitos ramais que poderiam servir mais tarde a Estremadura. Os empresários ainda tentaram estudar a linha em via larga e entroncá-la no caminho-de-ferro de leste, mas viram os seus intentos novamente chumbados por Almeida de Eça, pelo que a concessão acabaria por caducar em Outubro de 1877³⁰¹.

Ainda antes desta concessão caducar, António Vítor Figueiredo Bastos, Lazarus Bensabat e Miguel Ângelo Luppi propõem a construção de um caminho-de-ferro de via reduzida desde Lisboa (Intendente) por Campo Grande, Porcalhota, Mafra, Torres Vedras, Óbidos, Caldas da Rainha até Alcobaça com dois ramais: um pelo vale do Chelas até ao Tejo; outro por Sintra e Colares até ao mar. O facto de ainda persistirem os direitos do grupo anterior, entre outras razões, levou a JCOPM a reprovar o projecto em parecer de 23-1-1877³⁰².

Finalmente, em Julho e Agosto de 1878, surge uma nova proposta para as linhas de Lisboa a Sintra e Torres Vedras com ramal para Cascais. Fora elaborada pelo engenheiro João Joaquim de Matos a pedido de Isidoro Viana, visconde da Gandarinha, Tomás da Costa Ramos, Alfredo Guedes e Francisco Simões Margiochi Júnior, que pediam ao estado uma garantia de juro de 5% sobre o capital empregue. A linha começava no Intendente, seguia pelo vale de Arroios, Campo Pequeno, Porcalhota, Massamá, Tercena, Barcarena, Mem Martins e Sintra. De Mem Martins, partiria em direcção a Pêro Pinheiro, Mafra, Torres Vedras, Óbidos, Caldas e Pombal. Quanto ao ramal de Cascais podia partir preferencialmente de Mem Martins (pelo vale da ribeira de Penha Longa, servindo Alcabideche) ou directamente de Sintra (pelo vale do Jamor, por Queluz, e Carcavelos) o que contudo era descartado. A bitola não ficava definida tanto podendo ser em via reduzida (se a poupança fosse o factor fulcral) ou larga (se se pretendesse aproveitar o potencial militar da linha). Apesar de merecer a aprovação da JCOPM, não seria transformado em realidade³⁰³.

Deste modo, malgrado o empenho dos investidores privados (muitos deles motivados por interesses meramente especulativos como acusava a JCOPM em algumas das consultas citadas), nenhuma das propostas acima listadas se tornou realidade. A CRCFP foi um dos principais factores que determinaram essa situação, no entanto seria também ela a desbloquear o impasse.

4.3.5 | O INTERESSE DA CRCFP E O JOGO DA POLÍTICA

Qualquer uma das propostas anteriores chocava com os interesses económicos da CRCFP e em grande parte com a zona de protecção de 40 km da linha de Lisboa ao Porto. Em 1879 Martens Fer-

³⁰¹ AHMOP. JCOPM. Liv. 38 (1877): [s. p.]. SANTOS, 1884, [Documentos cuja publicação foi pedida pelos pares do reino]. PINHEIRO, 1986.

³⁰² AHMOP. JCOPM. Liv. 37-A (1877): [s. p.].

³⁰³ AHMOP. JCOPM. Cx. 21 (1878), parecer 8025 (9-12-1878).

ção, procurador da coroa, emitia um parecer no qual considerava a linha de Lisboa a Torres um ramal da linha do leste, pelo que qualquer decisão teria de passar pelo juízo da CRCFP. Só no caso de esta não mostrar interesse nas linhas e permitir que outra empresa as fizesse podia o estado concedê-las³⁰⁴. O facto de no contrato com a CRCFP não se ter definido exactamente *ramal* levava a interpretações deste jaez. O próprio decreto de 31-12-1864 era omissivo em relação a esta definição. No fundo se se quisesse beneficiar uma companhia na atribuição de uma linha, bastava considerá-la um ramal do caminho-de-ferro de que era concessionária.

Deste modo, nada se faria até que em 1879 o governo progressista encarrega António Xavier de Almeida Pinheiro do estudo de uma linha de Sta. Apolónia a Pombal, por Porcalhota, Malveira e Torres Vedras (portaria de 15-11-1879)³⁰⁵. O objectivo era conhecer o terreno para depois contactar a CRCFP, já que dois meses depois, o estado acorda com aquela companhia (12-1-1880) a construção de uma linha de 1,67 m de bitola entre Sta. Apolónia (que seria alargada), Chelas, Torres Vedras, Caldas, S. Martinho do Porto, Marinha Grande e Pombal (na linha do norte), mediante uma garantia de juro de 6% sobre o capital de 30 contos/km. Após aprovação da JCOPM, o contrato é levado ao parlamento (proposta de lei de 1-3-1880 e projecto de 17-3-1880)³⁰⁶. A directriz não era consensual, havendo quem preferisse a saída pelo vale de Sacavém (José Norberto Correia Lopes) ou uma outra variante por Belas, Dona Maria, Machado (?), Sta. Olaia (?), Malveira, Vila Franca do Rosário, Enxara do Bispo, Cadriceira, Catefica e Torres Vedras (comissão nomeada por portaria de 24-6-1880)³⁰⁷. A questão da estação também não levantava unanimidade. Se para os apoiantes do governo o alargamento de Sta. Apolónia era suficiente, para Correia Pais, por exemplo, Lisboa deveria ter três estações: uma ao oriente (Sta. Apolónia), outra ao centro (na calçada do Salitre) e a terceira a ocidente (Alcântara). As duas primeiras seriam os pontos extremos da linha de cintura por Chelas, Campo Pequeno, Rego e Sete Rios. A estação do Salitre receberia um ramal vindo deste último ponto. Deste modo, cada uma delas poderia desempenhar uma função: a estação central receberia todos os comboios do centro e norte de Portugal. A estação ocidental servia o caminho-de-ferro de Sintra e Mafra. A oriental recebia o tráfego da zona sul da rede³⁰⁸.

Em todo o caso a proposta foi aprovada pela câmara baixa do parlamento, malgrado a enorme oposição dos regeneradores ao projecto, mas nunca chegaria aos pares, onde o governo não tinha a aprovação garantida. Combinada com a via até Pombal, mas começando em Alcântara o concurso para a atribuição da linha de Sintra foi proposto no ano seguinte (8-1-1881) em moldes semelhantes (garantia de 6% embora o desembolso efectivo não pudesse ser superior a 3%) e constituía parte da

³⁰⁴ FINO, 1883-1903, vol. 1: 400-401.

³⁰⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 26 (1883), parecer 10592 (4-6-1883).

³⁰⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 23 (1880), parecer 8575 (12-1-1880).

³⁰⁷ AHMOP. JCOPM. Cx. 26 (1883), parecer 10592 (4-6-1883). LOPES, 1880.

³⁰⁸ PAIS, 1879.

cintura férrea de Lisboa, mas nunca foi levada a debate, apesar ter parecer positivo das comissões de obras públicas e fazenda³⁰⁹.

O atravessamento das linhas de fortes de Torres e sobretudo a forma como o caminho-de-ferro entroncava na linha do norte indispos muitos dos responsáveis nacionais no parlamento e fora dele, sobretudo os que faziam parte da oposição ao governo. Seria nomeada uma comissão para avaliar a questão, mas o seu parecer foi inconclusivo, pois a linha tanto era elogiada como criticada pelos militares, tudo dependendo da forma como uma eventual invasão se processasse³¹⁰.

Dois anos depois o projecto dos progressistas, tão criticado pelos seus opositores, é por estes remodelado e apresentado em duas partes: a primeira previa a construção sem encargo para o estado de uma linha-férrea entre Alcântara, Torres Vedras e Sintra por Henri Burnay & C.^a (contrato de 7-5-1881); a segunda, a cargo da CRCFP, incluía um caminho-de-ferro de Torres Vedras à Figueira da Foz passando pelas Caldas, S. Martinho e Leiria, com ramal para Alfarelos (na linha do norte), mediante uma garantia de juro de 5% sobre o capital de 30 contos/km³¹¹. Entre os dois projectos havia diferenças importantes: a garantia de juro diminuía em valor e em extensão; o ponto inicial passava a ser Alcântara e não Sta. Apolónia (o que era positivo dada a importância da linha, a pequenez de Sta. Apolónia e a possibilidade de assim se adiantar a linha de cintura de Lisboa); o ponto terminal transferia-se para a Figueira da Foz; e a linha era quebrada entre dois concessionários, muito embora a entrada em cena de Burnay mais não fosse que uma tentativa de dissimular a presença da CRCFP, o seu monopólio dos acessos a Lisboa (que descontentava as preocupações mais nacionalistas) e a possibilidade de usar o novo caminho-de-ferro para impedir que a linha do norte atingisse o rendimento que a obrigava a colocar-lhe a segunda via. Em termos estratégicos continuava a ser um perigo se tomada pelo adversário, consoante o avanço das operações militares. Em todo o caso, a JCOPM aprovava a ideia na sua generalidade (em termos económicos, financeiros e técnicos, servindo ainda mais populações que a linha dos progressistas), bem como a CDL³¹².

Apesar de se temer que a linha de Sintra pudesse dificultar a construção do caminho-de-ferro de Cascais, por esta ficar dentro da zona de protecção daquela, as câmaras legislativas aprovam os contratos que se tornam lei em 2-5-1882. No ano seguinte, celebrar-se-ia o trespasse da concessão

³⁰⁹ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre uma linha de Alcântara a Sintra].

³¹⁰ AHM. Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Relatório para o estudo militar do caminho de ferro de Lisboa ao Pombal, div. 3/20/25/29; Carlos Roma do Bocage. Parecer em separado apresentado em sessão de 10 de Janeiro de 1881 e aditamento ao mesmo parecer apresentado em sessão de 21 de Janeiro de 1881. Janeiro de 1881, div. 3/20/25/29; Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Exposição apresentada pela maioria sobre o estudo militar comparativo entre o caminho de ferro de Lisboa por Torres Vedras ao Pombal, e aquele cujo traçado seguisse de Lisboa por Torres Vedras á Figueira, div. 3/20/25/29; Domingos Pinheiro Borges. [Exposição sobre os relatórios da maioria e minoria sobre o estudo militar do caminho-de-ferro de Lisboa a Pombal], div. 3/20/25/29.

³¹¹ DCD, 31-1-1882 e 10-3-1882: 168-172 e 660-670.

³¹² AHM. Comissão de Defesa de Lisboa e seu Porto. Consulta da Comissão de Defesa de Lisboa e seu Porto acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882, div 3/20/38/4. AHMOP. JCOPM. Cx. 24 (1882), parecer 9733 (30-1-1882). PAIS, 1882: 91 e ss. e 244-256.

de Henri Burnay para a CRCFP (9-5-1883), confirmado mais tarde por despacho ministerial (7-7-1886), confirmando-se que aquele empresário fora apenas um testa de ferro daquela companhia³¹³.

O primeiro traçado da linha atribuída a Burnay seguia por Benfica, Porcalhota, Queluz, Agualva, Cacém, Moinho Velho/Rinchoa – onde entroncava a linha de Sintra –, Sabugo, Malveira, Gosundeira, Dois Portos – onde se iniciaria um ramal até Merceana – e Runa. A directriz agradou à JCOPM e à CDL, excepto na parte para norte da Malveira e em alguns detalhes sobre estações e obras de arte. O governo conforma-se com o parecer daquelas instituições e solicita alterações ao projecto, que são feitas pelo concessionário e mais tarde aprovadas (portarias de 20-6-1883 e 23-10-1883)³¹⁴. Tempos depois são propostas alterações no sentido de prolongar a linha até ao Tejo, onde se construiria uma gare marítima, e no sentido de na linha de Sintra se realizar um “*afastamento do cemiterio, visinhança triste e pouco em harmonia com as condições de um caminho de ferro de recreio*”, que, sem prejuízo da melhoria das condições de tracção, seria aprovado. Finalmente em 1884 e 1885 são apresentados novos projectos que são sucessivamente aprovados³¹⁵.

Quanto à linha concedida à CRCFP, seguiria por Bombarral, Óbidos, Caldas da Rainha, S. Martinho do Porto, Marinha Grande, Leiria, Alfarelos e Figueira. A sua construção sofreu um atraso por causa da reclamação da CCFBA, que considerava a parte final da directriz paralela à sua via entre a Pampilhosa e a Figueira. A CCFBA desistiria da queixa após a CRCFP assumir o seu encargo de construir e explorar o ramal de Coimbra. Depois do acordo, é então assinado o contrato definitivo para a linha de Torres à Figueira e Alfarelos (23-11-1883).

Em 21-8-1884, duas portarias especificam as condições que este caminho-de-ferro deveria ter, dada a importância que lhe era atribuída: pela região que atravessava; por ser substituta da linha de Lisboa ao Porto no caso de esta se encontrar cortada; pelo alto custo quilométrico para cômputo da garantia de juro (30 contos); pela sua relevância militar; e pela conveniência de o rendimento ser alto desde o início da exploração para minorar o encargo do estado. No fundo pretendia-se garantir que a linha tivesse as melhores condições possíveis³¹⁶.

Tudo isto provocou um atraso no processo, de tal maneira que só em finais de 1884 seria o projecto elaborado e só em 1885 seria aprovado condicionalmente pela JCOPM (exigia a colocação de alguns troços acima da altura das últimas cheias conhecidas e a construção de estações com melhores condições de acesso), pela CDL (exigia que o ramal de Alfarelos seguisse sempre a coberto da

³¹³ COLP, 1882: 83-85. FERNANDES, 2007: 380. PINHEIRO, 1986: 492. PINHEIRO, 2002: 7. SALGUEIRO, 2009: 56-64. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 4: 157 e 186.

³¹⁴ AHM. CDL. Parecer da Comissão sobre o projecto apresentado por Henry Burnay e Companhia para a construção de um caminho de ferro de Lisboa a Cintra, Torres Novas e Alfarelos. Junho de 1883, div. 3/20/26/10. AHMOP. JCOPM. Cx. 26 (1883), parecer 10592 (4-6-1883). COLP, 1883: 181-182 e 303.

³¹⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 26 (1884), parecer 11330 (28-4-1884). Ver também AHMOP. JCOPM. Cx. 27 (1884), parecer 11677 (25-9-1884); cx. 28, parecer 12139 (6-4-1885). COLP, 1884: 290 e 441. Ver mapa 30-19.

³¹⁶ COLP, 1884: 386-388. Ver anexo 18.

margem direita do Mondego) e pelo governo (portaria de 3-10-1885)³¹⁷. Eram pequenas arestas que a CRCFP tratou de limar obtendo a aprovação definitiva em finais de 1885, malgrado algumas variantes terem ainda sido apresentadas depois (como o desvio do centro de Bombarral, a pedido deste concelho, para evitar a destruição de adegas, lagares, hortas e jardins)³¹⁸. Em 1886 a CRCFP altera a directriz e a bitola do ramal de Merceana, entroncando-o na linha do norte. A JCOPM aprova, uma vez que servia uma zona mais produtiva, ligando-a a Sta. Apolónia³¹⁹.

Quanto à construção propriamente dita, iniciar-se-ia em Setembro de 1883 no caminho-de-ferro de Lisboa a Torres já sob a direcção da CRCFP. Em 1887 seriam inauguradas com grande pompa várias secções da linha entre Alcântara, Sintra e Cacém (2-4-1887 e 2-5-1887) e entre Cacém e Torres Vedras (Maio de 1887). Na linha até à Figueira, em 25-6-1887 chegaria o comboio a Caldas da Rainha, em 30-4-1888 a Leiria e a 17-7-1888 à Figueira³²⁰. Aqui a CRCFP acabou por partilhar a estação com a CCFBA, malgrado os protestos da JCOPM³²¹. Quanto à ligação a Alfarelos, a CRCFP procurou adiar a sua construção, mas o governo por portaria de 5-10-1888 recusa pagar a garantia de juro se a obra não fosse realizada³²². A CRCFP mete mãos à obra e conclui a secção em 1890 (entroncamento na linha do oeste em Moinho do Almoxarife), inaugurando-a em 12-11-1890³²³. Porém, a ligação directa entre Alfarelos e a Figueira (evitando a inversão de marcha na bifurcação) só ficaria completa em 1891 com a abertura da concordância entre Reveles e Lares. Esta demora ficou-se a dever a diferendos entre os governos e a CRCFP desde 1885. Os executivos queriam obter as melhores condições militares na construção do caminho-de-ferro; já a CRCFP queria adiá-la ao máximo³²⁴.

Em termos de exploração, o rendimento não foi suficiente para impedir o estado de entregar a totalidade da garantia de juro a que estava obrigado. O impacto do caminho-de-ferro foi também reduzido, pois a sua abertura ocorreu num período de crise e de disseminação da filoxera pelas vinhas. De qualquer modo, a urbanização ganhou um novo fôlego, assim como o turismo³²⁵.

À medida que a linha do oeste ia sendo aberta ao público, surgiram outros projectos para a complementar com ramais, pois já anteriormente este caminho-de-ferro tinha sido encarado como tronco de onde partiriam vários ramos que espalhariam pela Estremadura os benefícios da viação

³¹⁷ AHMOP. JCOPM. Cx. 29 (1885), parecer 12446 (23-7-1885). COLP, 1885: 572-573.

³¹⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 29 (1885), parecer 12923 (14-12-1885); cx. 30 (1886), parecer 13481 (15-7-1886).

³¹⁹ AHMOP. JCOPM. Cx. 30 (1886), parecer 13262 (15-4-1886).

³²⁰ AHMOP. JCOPM. Cx. 30 (1886), parecer 12992 (7-1-1886); cx. 34 (1888), parecer 15473 (16-4-1888). FINO, 1883-1903, vol. 2: 180, 188, 214 e 243. GCF, a. 60, n.º 1453 (1-7-1948): 362; a. 62, n.º 1473 (1-5-1949): 289-290; n.º 1485 (1-11-1949): 655; a. 63, n.º 1495 (1-4-1950): 71; n.º 1503 (1-8-1950): 219; a. 70, n.º 1662 (16-3-1957): 107-109. ROPM, t. 14 (1883), n.º 169: 410-412. CALIXTO, 1965c. ESTÁCIO, 1964-1969. MONTÊS, 1944. SOUSA, 1941a.

³²¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 35 (1888), parecer 15635 (28-5-1888). FINO, 1883, vol. 2: 245.

³²² ESTÁCIO, 1964-1969.

³²³ COLP, 1890: 500. ESTÁCIO, 1964-1969.

³²⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 31 (1886), parecer 13851 (29-11-1886); cx. 32 (1887), parecer 14412 (14-6-1887). COLP, 1888: 405. GCF, a. 62, n.º 1475 (1-6-1949): 381. ESTÁCIO, 1964-1969. TAVARES, 1988.

³²⁵ FINO, 1883-1903, vol. 3. MATOS, 2001.

acelerada³²⁶. Em 1886, depois da via-férrea chegar a Valado dos Frades (Nazaré), Manuel Iglésias, António Freire Júnior e José dos Santos Pereira requerem uma ferrovia entre esta localidade e o centro do concelho para explorar somente entre 1 de Junho e 30 de Novembro de cada ano, durante a época balnear. À Nazaré augurava-se um grande futuro como porto de pesca e como estância de lazer³²⁷. Por isto e por tecnicamente a linha ser aceitável (e mais importante, pela anuência da CRCFP que tinha preferência sobre os ramais do caminho-de-ferro Lisboa à Figueira), a JCOPM aprova o projecto. Todavia, tempos depois, seriam os próprios concessionários a pedir a desistência da concessão³²⁸. Em Sintra, assim que o caminho-de-ferro ali chegou, tentou-se junto da CRCFP prolongá-lo até Colares, mas esse esforço não foi coroado de sucesso. Desde Queluz foi também projectado um outro ramal de via reduzida até à Idanha (e depois Ericeira) por Eurico Allen e Joaquim Serrão; uma terceira linha deveria ligar em via reduzida a Batalha a Leiria; finalmente, mencione-se também a ideia de mais uma via entre Cantanhede e Mira³²⁹. Nenhum destes projectos seria realizado, tal como aconteceria com o ramal de Merceana, que diferia dos outros por fazer parte do acordo original com Burnay e por contar com um poderoso aliado no parlamento, o visconde de Chancelieiros. Este par do reino era um grande proprietário em Alenquer e entre 1897 e 1898 pediu insistentemente ao governo que obrigasse a CRCFP a cumprir a sua obrigação, no entanto só obteria uma portaria do governo intimando a companhia a construir o ramal³³⁰.

4.3.5. | AS LINHAS DE CINTURA E URBANA DE LISBOA E O RAMAL DE CASCAIS

Aos caminhos-de-ferro de Sintra e Torres ligou-se a esperança de se construir uma linha que contornasse Lisboa desde Sta. Apolónia a Alcântara. Esta via complementada com uma outra que ligasse aquelas duas estações pela marginal constituiria a linha de cintura à qual era atribuída uma importância fulcral do ponto de vista da defesa da cidade. Nos anos 1860, 1870 e 1880 são várias as autoridades que o revelam: em 1867 sugeria Sá da Bandeira um caminho-de-ferro que desde o centro da cidade se dirigisse ao Campo Grande onde se bifurcaria em direcção a S. Domingos de Benfica e à linha do leste; em 1877 e 1882 Correia Pais alerta para a vantagem militar de uma ferrovia que cercasse Lisboa pela marginal e pelo norte; uma comissão nomeada (portaria de 16-3-1883) para estudar os melhoramentos a realizar no porto de Lisboa e um reconhecimento militar feito em 1886 alvitavam o mesmo; em 1888 o militar José Estêvão Morais Sarmento afina pelo mesmo dia-

³²⁶ PAIS, 1882: 91 e ss. e 244-256.

³²⁷ LOUREIRO, 1904-1909, vol. 2: 276.

³²⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 31 (1886), parecer 13904 (21-12-1886).

³²⁹ AHMOP. CSOPM. Cx. 42 (1894-1895), parecer 24887 (11-3-1895); cx. 46 (1899), parecer 29338 (3-4-1899). GCF, a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 44. GCFPH, a. 1, n.º 22 (1-2-1889): 340. MARTINS, 1997: 18. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 4: 177-181.

³³⁰ DCDPR, 5-8-1897, 20-8-1897, 24-8-1897, 25-7-1897, 10-2-1898, 11-3-1898, 26-4-1898 e 13-4-1899: 148, 204, 239-240, 245-246, 77, 127-128, 245-246 e 189-190. FINO, 1883-1903, vol. 3: 379.

pação;³³¹. No entanto a linha de cintura nunca seria completamente construída (faltaria o troço marginal), mas estaria na origem da linha urbana e do ramal de Cascais.

4.3.5.1 | ORIGENS DA LINHA DE CINTURA

A parte marginal desta linha estava intimamente ligada a obras no porto de Lisboa e, como vimos, muitos foram os indivíduos que se propuseram a combinar ambas as tarefas, sem resultados práticos. Só no segundo lustro da década de 1880 os melhoramentos no porto de Lisboa seriam contratados depois de lei de 16-7-1885 autorizar o governo a abrir concurso para a sua adjudicação, o que acontece a 25-8-1885. Nas obras incluía-se a linha marginal de Sta. Apolónia a Alcântara³³².

4.3.5.2 | DE NOVO A CRCFP

Por esta altura a CRCFP procurava ligar a via-férrea de Lisboa a Sintra e Torres à linha do leste (desde a Madre de Deus até S. Domingos de Benfica), tendo-o obtido por alvará de 7-7-1886³³³. A *parte superior* da linha de cintura ficava assim entregue. Após a JCOPM aprovar o traçado e a CRCFP se comprometer a cumprir o que se requeria sobre o uso militar da estação do Campo Pequeno, foi a construção iniciada ainda em 1886, estando completa em 5-9-1891³³⁴. Mais tarde, a CRCFP foi autorizada a duplicar a via (alvará de 23-6-1887) e a construir as concordâncias de Braço de Prata e Sete Rios para facilitar o tráfego em ambas as direcções. Estas obras só foram totalmente concluídas em 10-8-1893³³⁵.

A *parte inferior* ou marginal da linha de cintura estava dependente das obras do porto de Lisboa. Apesar das medidas tomadas em 1885, em finais de 1886 ainda nada se fizera. Em 22-12-1886 era aberto novo concurso para a adjudicação das obras de melhoramento do porto de Lisboa, onde a ligação férrea marginal era vista como parte essencial da empreitada quer na sua exploração quer na sua construção, devendo mesmo ser a primeira obra a realizar-se. Esperava-se pôr a circular comboios de 15 em 15 minutos com a intenção de fazer do porto uma verdadeira gare marítima à semelhança do que se fazia noutros portos da Europa e noutras cidades do mundo, onde os comboios

³³¹ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886, div. 3/20/35/1: 15 v e ss. 1885. ROPM, t. 16, nºs 185-188: 244-280 e 289-327. COMISSÃO NOMEADA..., 1885. PAIS, 1878b: 280-288. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 346-362. PAIS, 1882: 244 e ss. SÁ DA BANDEIRA, 1867: 3. SARMENTO, 1878.

³³² COLP, 1885: 237-238. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 365-452.

³³³ COLP, 1886: 347-349.

³³⁴ AHM. Comissão Superior de Guerra. Parecer a respeito da estação do Campo Pequeno. 8 de Novembro de 1889, div. 3/20/27/17. AHMOP. JCOPM. Cx. 30 (1886), parecer 13273 (19 de-4-1886); cx. 31 (1886), parecer 13740 (25-10-1886). SILVA & RIBEIRO, 2004-2007, vol. 4: 139. SOUSA, 1941a.

³³⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 32 (1887), parecer 14344 (26-5-1887); cx. 34 (1888), parecer 15131 (19-1-1888). COLP, 1887: 251. FINO, 1883-1903, vol. 2: 242. SILVA & RIBEIRO, 2004-2007, vol. 4: 137.

circulavam dentro das cidades sob grandes túneis ou sobre imponentes viadutos (nesta altura, a construção de comboios *metropolitanos* tinha atraído a atenção dos engenheiros Costa Lima, Benjamin Cabral e Lima e Cunha, no entanto o arrojo das propostas só motivaria uma discussão na AECP e ficaria apenas para a posteridade como o primeiro esboço para o metro de Lisboa³³⁶).

4.3.5.3 | O RAMAL DE CASCAIS, A LINHA URBANA, HERSENT E A CRCFP

Após o concurso, adjudicou-se a tarefa de melhoramento do porto de Lisboa e da construção da linha marginal de Sta. Apolónia a Alcântara a Pierre Hildnert Hersent, empresário com experiência na área (Suez, Antuérpia, Marselha, Toulon), que pretendia levar o caminho-de-ferro marginal mais longe e prolongá-lo em via reduzida até Cascais³³⁷.

A ideia de servir esta localidade por via-férrea era já antiga. Como vimos, em 1854 Lucotte previu essa ligação e ao longo dos anos foram surgindo algumas propostas para o assentamento de vias americanas a tracção animal. Em 1871 Luciano e Francisco Maria Cordeiro de Sousa obtêm autorização para assentar um americano até Cascais (decreto de 23-2-1871). A concessão acabou por ir parar às mãos da Carris que iniciou o assentamento da linha em 1873 e em 1874 já a explorava até Pedrouços³³⁸. Mais tarde, quando se começou a falar com alguma certeza da possibilidade de construir um caminho-de-ferro até Sintra, a população de Cascais exigiu também uma via até à sua cidade³³⁹. Por esta altura, “*de Lisboa a Cascais viajava-se então em três horas, de carruagem, se se dispunha duma parelha famosa, meio de transporte muito usado pelas famílias abastadas. O público em geral – o peão – ia de char-à-bancs, de diligência, de omnibus, em quatro horas, saindo as carripas da praça do Município, onde se viam expostas as tabelas dos preços e se retiravam e recebiam encomendas. De carroça levavam-se oito horas a fazer o mesmo percurso – e um burro, em serviço de recovagens, passava o dia inteiro na viagem*”³⁴⁰.

O projecto ferroviário de Hersent esbarrou na reclamação da CRCFP (30-3-1887), que invocava direitos sobre a linha de Cascais, à luz dos seus contratos (que garantiam à companhia direito de preferência sobre os ramais das suas vias-férreas). O protesto vingava e a CRCFP assumia a construção da linha entre Alcântara e Cascais em via larga (o que ia de encontro à opinião da JCOPM e da comissão responsável pelas obras do porto de Lisboa³⁴¹), com possibilidade de uma ligação ao caminho-de-ferro de Sintra pelo Cacém e Ramalhão. Ficava ainda previsto que a CRCFP ficaria responsável pela exploração da linha de Alcântara a Sta. Apolónia, pela rectificação da margem

³³⁶ CUNHA, 1888. BIVAR, 1947b. ROLLO, 1999: 26-36. CALIXTO, 1963b. CASTRO, 1949.

³³⁷ ROPM, t. 18, n.ºs 211-212: 244. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 365-452.

³³⁸ COLP, 1871: 113-114. GUEDES, 1987.

³³⁹ VIEGAS, 1940: 20.

³⁴⁰ Apud ABRAGÃO, 1956b: 356. Ver também CALIXTO, 1963c.

³⁴¹ ROPM, t. 18 (1887), n.ºs 211-212: 261-273.

direita do Tejo de Alcântara à torre de Belém, pela execução de outras obras de interesse no porto e ainda pela construção e exploração da linha urbana (desde as proximidades do aqueduto das águas livres ao Rossio), não recebendo por isto nenhum apoio além das costumeiras isenções fiscais e da propriedade dos terrenos conquistados ao Tejo. Tudo isto era oficializado por alvará de 9-4-1887 e contratos de 11-4-1887 e 20-4-1887. Ao mesmo tempo, a concessão do americano até Cascais da Carris era anulada por incumprimento (a linha ficava-se por Algés). Mais tarde, o projecto da linha marginal seria elaborado pela CRCFP e seria aprovado pelo governo por portaria de 12-9-1887³⁴².

A concessão por decreto e imaginados prejuízos causados ao estado pela concessão levantaram os protestos dos regeneradores (João Franco Castelo Branco, Pereira dos Santos, Avelar Machado, Arroio), de Dias Ferreira e de Vaz Preto contra o governo progressista, apesar de o negócio merecer a aprovação da JCOPM³⁴³. Havia dúvidas quanto à aplicação do direito de preferência e certezas quanto ao elevado favor que se fazia à CRCFP (por exemplo, a parte da linha entre Sta. Apolónia e Alcântara era a mais lucrativa e era paga pelo estado, pois estava incluída nas obras do porto de Lisboa) e quanto à alienação de bens do domínio público (os terrenos conquistados ao Tejo e alguns arruamentos destruídos pela passagem do caminho-de-ferro).

No entanto, foi a vertente militar o argumento mais invocado contra a concessão. A CDL reprovava totalmente o traçado da linha após Cruz Quebrada por estar completamente a descoberto de um ataque pelo mar. Para a CDL o ideal era *enterrar* a linha em túnel (na Boa Viagem a seguir ao Dafundo e entre Caxias e Paço de Arcos) ou protegê-la das vistas do mar por espaldões (entre Carcavelos e Oeiras) e, sobretudo, construir as obras de arte de modo tal a serem facilmente destruídas em caso de necessidade³⁴⁴. O governo nomeou dois oficiais de engenharia para acompanhamento da construção³⁴⁵, mas para alguns parlamentares isso não chegava. Ao longo de semanas, D. Luís da Câmara Leme (apoiado pelos regeneradores Barbosa du Bocage e Hintze Ribeiro) chamou a atenção para a necessidade de a linha satisfazer todas as condições militares para que não se anulassem os esforços feitos na fortificação de Lisboa. Do lado do governo, o ministro da guerra, visconde de S. Januário, apoiando-se nos pareceres da JCOPM (que considerava a linha meramente recreativa, opunha-se liminarmente à construção de um túnel que beneficiava a defesa mas prejudicava o potencial turístico da via e apoiava o traçado da CRCFP que impunha a destruição de fortes) pretendia seguir as indicações estratégicas dentro do limite do razoável, tendo em conta os interesses económicos e a exequibilidade financeira do projecto que não tinha qualquer subsídio directo por

³⁴² COLP, 1887: 134-135, 179-182 e 901-910. ROPM, t. 17, n.ºs 199-201: 125-168 e 173-218; t. 18, n.ºs 209-210: 184-201; n.ºs 211-212: 246-248. GUERREIRO, 1888. GCF, a. 60, n.º 1457 (1-9-1948): 486. AGUILAR, 1961.

³⁴³ AHMOP. JCOPM. Cx. 32 (1887), parecer 14245 (28-4-1887). DCD, 5-7-1887 e 7-7-1887: 1590 e 2510-2514.

³⁴⁴ AHM. CDL. Consulta acerca do projecto da linha ferrêa entre a Torre de Belem e Cascaes, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes. 23 de Julho de 1887, div. 3/20/27/11.

³⁴⁵ CNDF(AD). Nomeação de dois oficiais de engenharia do Ministério da Guerra. DGCF-DFECF/8/0659, 1.

parte do estado³⁴⁶. Para o ministro era preferível adoptar as condições de defesa quando estas fossem necessárias, “*de maneira que se os hespanhoes desembarcassem em Cascaes para tomar Lisboa, bradavamos nós de cá: «espere lá sr. inimigo, até que nos ponhamos em condições de defeza este nosso caminho de ferro de recreio»*”³⁴⁷, ironizava Câmara Leme. A nomeação nas vésperas do visconde de S. Januário para vogal do conselho fiscal da CRCFP era incómoda, mas acusação demasiado baixa para ser discutida na câmara, enquanto que para outros progressistas (Pinheiro Borges, Costa Lobo ou o ministro Emídio Navarro) não estava demonstrada a importância militar da linha de Cascais³⁴⁸ e de facto, pela sua pouca extensão, de pouco serviria para a movimentação de tropas e material de guerra³⁴⁹.

Apesar de toda a contestação parlamentar, os estudos iniciaram-se, os projectos foram aprovados e as obras começaram, tendo-se aproveitado ainda alguns dos trabalhos feitos por Lucotte várias décadas antes (entre Belém e a Cruz Quebrada), apesar das dúvidas da JCOPM³⁵⁰. A preocupação do governo, em total consonância com a JCOPM, limitou-se à imposição de condições que não tolhessem o potencial turístico da linha. Assim, em termos militares só parcialmente se seguiram as sugestões da CDL. Neste campo, as prevenções ligaram-se ao que já estava decretado no alvará de concessão, no sentido de a estação de Caxias ser construída de modo a servir o embarque e desembarque de tropas (portarias de 12-9-1887 e 12-4-1888) e à colocação de câmaras de forninhos nas obras de arte mais importantes da via (portaria de 25-2-1888)³⁵¹. À excepção de alguns desentendimentos entre o governo e a concessionária a propósito de algumas obras iniciadas sem autorização superior³⁵², a maior dificuldade ocorreu com o entroncamento linha de cintura em Alcântara. Discutiu-se se essa ligação se devia fazer em passagem de nível sobre as ruas do Livramento (actual Prior do Crato) e 24 de Julho ou em viaduto, prevalecendo a primeira opção³⁵³.

³⁴⁶ AHM. [Ofício da secretaria da Guerra à CDL], div. 3/20/27/11; CDL. [Ofício n.º 836 a respeito do Ramal de Cascais]. 16 de Dezembro de 1889, div. 3/20/27/11. AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), pareceres 14659 (28-7-1887) e 14546 (18-8-1887); cx. 34 (1888), parecer 15392 (2-4-1888). CNDF(AD). Fortes de Santo António e de São Roque. DGCF-DFECF/8/1185.

³⁴⁷ DCDPR, 10-2-1888: 212.

³⁴⁸ DCD, 26-3-1888 e 4-4-1888: 938-A e 987-989. DCDPR, 25-7-1887, 9-1-1888, 28-1-1888, 30-1-1888, 4-2-1888, 7-2-1888, 10-2-1888, 17-2-1888, 18-2-1888, 20-2-1888, 3-4-1888 e 11-4-1888: 749, 9-11, 114-117, 125, 143-145, 175-177, 207-216, 231-239, 244-250, 299-313, 490-491 e 550-551.

³⁴⁹ AHM. FPVJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906), FP 25/3/306/5. Francisco Maria Godinho. Utilidade das marchas em caminho de ferro, vantagens geraes e especiaes e sua applicação aos usos da guerra. 13 de Fevereiro de 1894, div. 3/5/9/36/58. ARMAND, 1963: 68.

³⁵⁰ CNDF(AD). Conclusão do troço entre Alcântara-Mar e Pedrouços. DGCF-DFECF/8/0487, docs. 93 e ss.

³⁵¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), parecer 14659 (28-7-1887); cx. 34 (1888), parecer 15392 (2-4-1888). CNDF(AD). Nomeação de dois oficiais de engenharia do Ministério da Guerra, 6, 10, 16, 18 e 19. DGCF-DFECF/8/0659; Memória Descritiva e Justificativa da linha de Cascais e de Santa Apolónia a Cascais, 9-13. DGCF-DFECF/8/0408. COLP, 1887: 452; 1888: 137.

³⁵² CNDF(AD). Projecto da Companhia Real para a Secção entre Belém e Cascais. DGCF-DFECF/8/0417; Aprovação do projecto entre Belém e Cascais. DGCF-DFECF/8/0447.

³⁵³ AHMOP. JCOPM. Cx. 37 (1891), parecer 21076 (14-12-1891). CNDF(AD). Memória Descritiva e Justificativa da linha de Cascais e de Santa Apolónia a Cascais, 1-8. DGCF-DFECF/8/0408.

Entretanto, o comboio vindo de Cascais chegava a Pedrouços (finais de Setembro de 1889) e a Alcântara-Mar (início de Dezembro de 1890). Até esta última data os passageiros que quisessem ir de Lisboa a Cascais teriam de apanhar um vapor até Pedrouços³⁵⁴. A passagem por Alcântara-Mar era uma solução diferente da que fora contratualizada (ligação directa a Alcântara) e era encarada como uma medida temporária para melhorar o serviço da linha³⁵⁵. Em 1891 a linha de Cascais ligava-se ao caminho-de-ferro de cintura através de uma via provisória entre Alcântara e Alcântara-Mar, que se destinava somente às obras do porto de Lisboa. A CRCFP pretendia usar esse traçado para trazer veraneantes desde o Rossio até às praias da linha e faz um pedido nesse sentido ao ministério. A JCOPM não vê inconveniente na solicitação e o governo segue o parecer do seu órgão consultivo (27-7-1891), iniciando-se o serviço de exploração em 10-8-1891³⁵⁶. A solução, que se previa temporária, acabou por se tornar, porém, definitiva. Em 2-5-1895, a CRCFP faz novo pedido ao governo no sentido de aproximar a linha do centro da cidade, levando-a ao cais do Sodré, o que era visto como mais uma medida temporária. O governo acede e por portaria de 3-6-1895 autoriza a sua construção. Em 4-9-1895, em grande celebração, o caminho-de-ferro chegava ao cais do Sodré. Tal como a ligação entre as duas estações de Alcântara, também esta via temporária se tornaria definitiva, devido a alterações no projecto de obras do porto de Lisboa. Apesar disto, afluência a esta via era grande, sobretudo na época balnear³⁵⁷. Do lado de Sta. Apolónia, os carris chegaram a ser assentes até ao terreiro do Trigo, mas a verdade é que os dois troços nunca se ligariam a não ser pela linha de cintura, em virtude de as obras de melhoramento do porto de Lisboa não se terem concluído por desentendimentos com Hersent³⁵⁸. Em termos de condições de tracção, a linha do cais do Sodré a Cascais não era das melhores da rede, com as suas 33 curvas em menos de 20 km (metade das quais com raios inferiores a 400 m) e declives até 14 mm/m³⁵⁹.

*

³⁵⁴ GCFPH, a. 4, n.º 74 (16-1-1891): 21-23. CALIXTO, 1959. CALIXTO, 1964d. CALIXTO, 1965b. SOUSA, 1941a.

³⁵⁵ CNDF(AD). Linha férrea provisória entre Alcântara-Mar e Pedrouços. DGCF-DFECF/8/0511; Conclusão do troço entre Alcântara-Mar e Pedrouços. DGCF-DFECF/8/0487. Pareceres da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas. DGCF-DFECF/8/1498. FINO, 1883-1903, vol. 3: 52 e 62. AGUILAR, 1949.

³⁵⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 36 (1891), pareceres 20466 (15-6-1891) e 20602 (23-7-1891). CNDF(AD). Ligação provisória da linha de Cascais à estação de Alcântara-Terra. DGCF-DFECF/8/0477. COLP, 1891: 417. FINO, 1883-1903, vol. 3: 126. GCF, a. 62, n.º 1473 (1-5-1949): 290; n.º 1479 (1-8-1949): 485. SOUSA, 1941a.

³⁵⁷ AHMOP. CSOPM. Cx. 43 (1895), parecer 25164 (27-5-1895). CNDF(AD). Linha provisória entre Alcântara-Mar e o Cais do Sodré. DGCF-DFECF/8/0481. COLP, 1890: 516. GCF, a. 12, n.º 266 (16-1-1899): 30. GCFPH, a. 8, n.º 179 (1-6-1895): 164. CALIXTO, 1965b. SOUSA, 1910b.

³⁵⁸ AHMOP. CSOPM. Cx. 46 (1899), parecer 29327 (23-3-1899). CNDF(AD). Exploração da linha entre Alcântara-Mar e Cais do Sodré. DGCF-DFECF/8/0485. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 3.

³⁵⁹ AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), parecer 14659 (28-7-1887). CNDF(AD). Memória descritiva da linha de Belém a Cascais. DGCF-DFECF/8/0411.

A linha urbana, concedida no mesmo dia que o ramal de Cascais, começava no Rossio e seguia em via dupla e em túnel até Campolide onde entroncava na via-férrea de cintura. O seu projecto definitivo foi rapidamente aprovado pela JCOPM (pouco mais de um mês depois da concessão) e a perfuração do túnel iniciou-se em Junho de 1887 (projecto de Xavier Cordeiro e Vasconcelos Porto e execução de Duparchy & Bartissol). Já o plano da estação do Rossio levantou mais problemas por causa da sua dimensão, uma vez que o governo e a CRCFP queriam concentrar nela todo o movimento de passageiros destinando Sta. Apolónia somente para o tráfego de mercadorias³⁶⁰.

No parlamento, constituiu mais uma arma de arremesso contra o governo ao ser vista como mais um favor à CRCFP (não pagava expropriações e vendia a terra que escavava do túnel ao empreiteiro das obras do porto de Lisboa) pelo deputado regenerador em ascensão João Franco³⁶¹.

De qualquer modo, o túnel estava completo a 8-4-1889 e toda a linha e estação seriam inaugurados em 11-6-1890, cedo se percebendo que a estação era demasiado acanhada para as necessidades. Em 1891, com a abertura da linha de cintura, realizou-se o plano de dividir o tráfego por ambas as estações, ficando o Rossio com os passageiros e Sta. Apolónia com as mercadorias³⁶².

4.4 | LINHAS NO MINHO, DOURO E TRÁS-OS-MONTES

No início da década de 1850, Albino de Figueiredo idealizou linhas que atravessassem o Minho e o Douro como complemento da linha entre Porto e Lisboa, seguindo a primeira pelo interior da província por Braga e Guimarães e a segunda até à Régua e Vila Real³⁶³. Esta ideia seria partilhada por Fontes ao ordenar que a linha do norte fosse estudada no sentido de poder ser continuada por estas províncias. Ainda no início desta década José Estêvão profetizava no parlamento que “*o caminho de ferro do Porto á Regoa parece-me que ha de ser um dos primeiros que eu hei de ver neste paiz*”³⁶⁴. Por seu lado, John Rennie ao estudar a possibilidade de um porto em Leixões propõe a sua ligação por caminho-de-ferro ao Porto e o seu prolongamento pela costa até Vila do Conde, Esposende, Viana e foz do rio Minho, com ramais pelos vales adjacentes até Guimarães, Braga, Barcelos, Ponte de Lima e Valença. Watier também teve essa preocupação, no entanto revelava-se pessi-

³⁶⁰ AHMOP. JCOPM. Cx. 32 (1887), parecer 14298 (13-5-1887). GCF a. 53, n.º 1290 (16-9-1941): 513; a. 60, n.º 1451 (1-6-1948): 329; a. 73, n.º 1742 (16-7-1960): 185. GCFPH, a. 2, n.º 27 (16-4-1889): 39-40. CORDEIRO, 1890. LOPES, 1888. CALIXTO, 1965a.

³⁶¹ DCD, 11-5-1888: 1560.

³⁶² GCF, a. 53, n.º 1290 (16-9-1941): 513; a. 62, n.º 1471 (1-4-1949): 245; a. 63, n.º 1501 (1-7-1950): 186; a. 73, n.º 1742 (16-7-1960): 183. GCFPH, a. 1, n.º 6 (1-6-1888): 86; a. 2, n.º 27 (16-4-1889): 39-40. AGUILAR, 1949. CALIXTO, 1965a. CORDEIRO, 1890. COSTA, 1890. LOPES, 1890. FERREIRA, 1923. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 4: 18 e 158-159. SOUSA, 1941a.

³⁶³ ALMEIDA, 1851: 21-23. COLP, 1852: 628-630.

³⁶⁴ DCD, 26-6-1854: 323.

mista quanto à extensão de uma rede baseada no Porto. Alinhando-se com Rennie, só uma linha pela beira-mar até ao rio Minho permitiria a ligação a Espanha em Tui³⁶⁵.

4.4.1 | PRIMEIRAS PROPOSTAS E O PROJECTO DE LEI DE 9-5-1864

Apesar de todos estes alvitreiros, as propostas só surgiam no segundo lustro da década. Em 1857 o conde de Reus (Juan Prim y Prats) mostra interesse na linha do Porto através do Minho até à fronteira e em seu nome Leonino de Rubim, Martin Useleti de Ponte e Francisco Tenreiro Montenegro requerem autorização para a estudar (7-9-1857). No dia seguinte, o governo aceita na condição de ser o engenheiro Nunes de Aguiar o chefe da comissão e de os estudos estarem prontos em seis meses³⁶⁶. Dois dias depois o CGOPM aponta algumas falhas à proposta, nomeadamente o facto de a directriz seguir pelo litoral sem se realizarem estudos pelo interior e de ser pedida subvenção quilométrica numa linha de provável alto rendimento, que justificava uma garantia de juro³⁶⁷. Esta opinião talvez tenha arrefecido os ânimos dos interessados, embora em 1859 ainda se noticiasse a presença dos engenheiros de Reus em Portugal e as suas alternativas para atravessar a fronteira³⁶⁸. Em 1858 é o barão de Lagos que se mostra interessado na linha do Porto à Galiza³⁶⁹. Na década seguinte, estando já algumas localidades a sul dotadas de caminho-de-ferro, as cidades do norte começaram também a exigir uma linha: Braga e Guimarães mobilizam-se para obter do estado um caminho-de-ferro que as ligasse directamente ao Porto³⁷⁰.

A linha do Douro parecia não atrair ninguém até que em 22-5-1860, no parlamento, o transmontano Júlio do Carvalhal Sousa Teles apresenta uma proposta de lei para a construção de um caminho-de-ferro do Porto à Régua, “*a salvação do Douro, e ao mesmo tempo o engrandecimento e a ventura da provincia de Traz-os-Montes, e de parte das Beiras, e de uma importante porção da provincia do Minho*”³⁷¹. Nesta altura, o Douro debatia-se com a praga do ódio e o caminho-de-ferro era visto como um refrigerio para os padecimentos da região³⁷². Depois de uma renovação de iniciativa em 17-1-1862 (com mais um troço até Foz Tua), secundada por muitas representações populares, a comissão de obras públicas reconhece a utilidade da linha no transporte do vinho do Porto e na resolução da crise do Alto Douro, embora a ausência de estudos desaconselhasse a construção imediata. Ainda neste ano outro deputado transmontano, Afonso Botelho, não deixa arrefecer a questão, elogiando uma via-férrea pelo Douro por evitar os perigos do transporte pelo rio, por se

³⁶⁵ RENNIE, 1856. WATIER, 1860: 110 e ss.

³⁶⁶ COLP, 1857: 408. ABRAGÃO, 1955-1960: 577.

³⁶⁷ BMOP, 1863, n.º 11: 429-432.

³⁶⁸ ABRAGÃO, 1955-1960: 589.

³⁶⁹ DG, 1859, n.º 61: 332-333.

³⁷⁰ FONSECA, 1975.

³⁷¹ DCD, 22-5-1860: 234.

³⁷² PINHEIRO, 1986: 119-120. SOUSA & MARQUES, 2004: 78 e 81.

auto-sustentar financeiramente e ajudar a aliviar o défice, por haver já interessados na sua construção (não os nomeando) e por poder ser uma secção da linha internacional. Em sequência destes esforços parlamentares, o governo histórico, por portaria de 17-7-1862, incumbiu Sousa Brandão de estudar as margens do Douro e aquilatar as vantagens e desvantagens de uma linha entre o Porto e a Régua. O governo munia-se assim de informação relevante e ao mesmo tempo agradava aos deputados. A 6-4-1863 o engenheiro é novamente encarregado pelo governo de desenhar o ante-projecto da linha e calcular um orçamento, tarefa que o Sousa Brandão cumpre e é elogiada pelo CGOP³⁷³.

Temendo que estas iniciativas fizessem com que uma linha pelo Minho caísse no esquecimento, ainda em 1862 os adversários políticos Plácido Abreu e Meneses Pita punham as suas diferenças de parte e uniam-se em nome dos seus representantes (ambos eram eleitos por círculos minhotos e Plácido Abreu era natural de Arcos de Valdevez) para fazer ver ao governo histórico a necessidade de uma linha pelo Minho, segundo os dois oradores, a província mais populosa do reino, uma das mais ricas e com intensa actividade comercial e industrial³⁷⁴. Anos depois, em 1865, Plácido de Abreu usa a sua posição de vogal do CGOP para tentar impor a aprovação de uma linha pelo Minho proposta pela CRCFP, indo contra todos os outros colegas³⁷⁵.

Estes homens tinham um poderoso aliado na iniciativa privada, que parecia mais voltada para este caminho-de-ferro: em 13-11-1862, 10-12-1862 e em 25-8-1863 são apresentadas três propostas por Grouselle & C.^a, Salamanca e Mare de la Caine, respectivamente. Todos pediam subvenção quilométrica e por isso todos foram rejeitados pelo CGOP³⁷⁶. Em 1864 uma nova proposta de Salamanca (ligada à passagem sobre o Douro) em moldes semelhantes à de 1862 terá sido aceite pelo governo se bem que nunca concretizada, de modo que em 22-4-1865 a CRCFP renova a proposição do seu empreiteiro, debalde, por prever novamente subvenção quilométrica e por falta de estudos no enlaçamento com a rede espanhola³⁷⁷.

Em todo o caso, entusiasmado pela manifestação de vontade da iniciativa privada, o deputado Sá Nogueira em 1863, apoiado por Gomes de Castro, passa das palavras aos actos e propõe ao parlamento a concessão de uma garantia de juro de 6% à empresa que construísse a linha do Porto a Braga, convicto de que o estado nada pagaria pois os lucros seriam superiores àquele valor³⁷⁸. Colocada a hipótese na câmara, inicia-se uma guerra a propósito da directriz a tomar entre os deputados Pereira da Cunha e Torres e Almeida. O primeiro, legitimista de Viana, defendia uma linha pelo litoral passando pela sua cidade e seguindo depois pela margem do Minho até Valença onde se

³⁷³ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 53-54. BMOP, 1863, n.º 5: 338. COLP, 1862: 217. DL, sessões da câmara dos deputados de 17-1-1862, 7-3-1862, 12-6-1862 e 26-6-1862: 182, 727, 1638 e 1775-1776. MACEDO, 2009: 194.

³⁷⁴ DL, sessão da câmara dos deputados de 12-6-1862: 1637 e ss.

³⁷⁵ AHMOP. COPM. Liv. 21 (1865): 186v-193v.

³⁷⁶ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 366-370.

³⁷⁷ AHMOP. COPM. Liv. 21 (1865): 186v-193v. ABRAGÃO, 1955-1960. TEIXEIRA, 1938.

³⁷⁸ DL, sessões da câmara dos deputados de 30-5-1863 e 8-3-1864: 1698 e 718.

ligaria a Espanha. Ligado por caminho-de-ferro, o porto de Viana tornar-se-ia o auxiliar da Invicta, tornando desnecessária uma nova infra-estrutura em Leixões. O segundo, independente de Braga, defendia um traçado pelo interior da província, mais rico e produtivo que o litoral. Nenhum tinha formação académica para traçar directrizes (o primeiro era um escritor de relevo e o segundo advogado), o que não os impediu de orar³⁷⁹. Entretanto surge uma nova proposta de G. Roccae e Piombino & C.^a (28-3-1864) para estudar uma via entre o Porto e Braga, passando por Vila do Conde, que é desprezada pelo CGOP pela sua falta de credibilidade e por já haver estudos sobre a linha³⁸⁰.

Não querendo ficar atrás do Minho, em 1864 vários deputados durienses e transmontanos chamam novamente a atenção do governo para a *sua* linha, evocando as razões anteriormente aduzidas. Um grupo liderado por Júlio do Carvalhal Sousa Teles sugere até o complemento da via-férrea com uma estrada até Abreiro e um americano até Mirandela, enquanto que Afonso de Botelho propõe a ida do caminho-de-ferro até Torre de Moncorvo onde se ligaria por estrada até Barca de Alva³⁸¹.

Depois de várias insistências de Sá Nogueira (que curiosamente nenhuma ligação tinha ao Minho) o projecto é colocado em ordem do dia (9-5-1864). Entre os deputados a ideia é muito elogiada sendo naturalmente aprovada, mas nunca transitaria para os pares, ficando sem qualquer efeito prático, não agradando a ninguém. Por esta altura a construção das linhas de norte, leste e sueste já tinha acabado ou aproximava-se do seu fim e novos investimentos se avizinhavam. No parlamento, os deputados procuravam fazer com que as regiões que representavam fossem as seguintes a ser servidas por caminhos-de-ferro.

Apanhado entre minhotos e transmontanos, o governo tomaria uma decisão salomónica ordenando a Sousa Brandão o estudo do resto da linha do Douro até à fronteira e Salamanca e da linha de Porto a Braga (portarias de 30-8-1864 e 21-10-1864, respectivamente)³⁸². O major de caçadores Luís Augusto Pimentel na altura alertava para a inconveniência da internacionalização da primeira daquelas linhas, quer do ponto de vista económico (pelo paralelismo com a desejada linha da Beira Alta), quer do ponto de vista militar pois duplicava desnecessariamente as portas de uma invasão³⁸³.

4.4.2 | PREFERÊNCIA PELO DOURO?

Em 1865 Sousa Brandão apresenta o seu relatório sobre a linha do Douro (apreciado pelo CGOP em 9-2-1865). Partia das Fontainhas (no Porto) e evitava o vale do Sousa (para manter os declives abaixo dos 10 mm/m e reduzir a extensão em 20 km) seguindo por Melres, Sebolido, sobre

³⁷⁹ DL, sessões da câmara dos deputados de 9-3-1864 e 12-3-1864: 734-736 e 778-779.

³⁸⁰ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 361-364.

³⁸¹ DL, sessões da câmara dos deputados de 19-4-1864 e 25-4-1864: 1207 e 1295. ABREU, 2006: 3.

³⁸² BMOP, 1864, n.º 11: 589. COLP, 1864: 602-603.

³⁸³ PIMENTEL, 1865.

o Tâmega e Alpendurada, sempre junto ao Douro. Segundo aquele engenheiro a linha mesmo assim seria muito cara (64 contos/km) e de construção difícil, mas possível³⁸⁴.

Igual opinião tinha o CGOP ao opinar em 31-8-1865 sobre as ligações internacionais que Portugal devia possuir. Não só a linha de Sousa Brandão era desejável como devia ser prolongada até chegar a Espanha por Foz Côa e Almeida (a ligação a Barca de Alva era possível, mas à partida evitável, dada a sua dificuldade). No entanto o CGOP não descartava a linha do Minho. Pelo contrário, devia ser construída em direcção à Galiza e pelo interior da região, pois era aí que se encontravam os maiores centros industriais. A ligação pelo litoral era também possível desde que fosse acompanhada de um ramal até Braga. A alegada ameaça de Vigo sobre o Porto não seria real, quando se pensava em Leixões, na tradição comercial do Porto ou nos vinhos do Douro³⁸⁵.

Aproveitando o relatório do feirense, Fontes e o conde de Castro prometem a linha aos durieneses como compensação pela liberalização da exportação de vinhos pela barra do Douro que estava prestes a ser aprovada. Todavia, a promessa não passaria disso mesmo, uma vez que não foi incluída no articulado do projecto e na altura a proposta de Sousa Brandão não passou do papel³⁸⁶.

Em todo o caso, a directriz proposta por aquele engenheiro não era consensual. Quer antes, quer depois do seu estudo, os deputados Magalhães Aguiar e Oliveira Pinto e também a câmara de Penafiel chamavam a atenção para uma directriz que se afastasse da margem do Douro para fugir às grandes obras de arte (argumento sem qualquer tipo de senso, pois as principais obras de arte na linha do Douro ficaram precisamente no vale do Sousa³⁸⁷) e servir as povoações que não tinham o rio para comunicar com o Porto. Uma solução seria um traçado pela margem direita do Sousa, vale do rio Odres, sobre o Tâmega, pelo vale do rio de Galinhas e apanhando depois o vale do Douro (Paredes, Penafiel, Felgueiras, Lousada, Amarante, Marco e Baião), prolongando-se também o troço comum com a linha do Minho. O único com formação para debater directrizes era Magalhães de Aguiar, no entanto era um deputado de campanário natural de Marco de Canaveses, povoação cujo centro ficava muito afastada da solução preconizada por Sousa Brandão³⁸⁸.

Chegados a 1866 nada estava feito ou previsto fazer e o norte impacientava-se. Neste ano duas agremiações portuenses fazem pressão sobre o governo no sentido de dar andamento à questão: a junta geral por um projecto de via-férrea ligando Porto a Braga passando por Penafiel, Lousada, Felgueiras e Guimarães; a ACP por um caminho-de-ferro pelo Douro³⁸⁹.

³⁸⁴ AHMOP. COPM. Liv. 21 (1865): 58v-61.

³⁸⁵ AHMOP. COPM. Liv. 22 (1865): 18-29v.

³⁸⁶ DL, sessão da câmara dos deputados de 8-11-1865: 2497-2498. FERREIRA, 1993: 15.

³⁸⁷ MACEDO, 2009: 197. SOUSA, 1908c.

³⁸⁸ DL, sessões da câmara dos deputados de 10-5-1864 e 25-11-1865: 1488-1489 e 2669-2671. FERREIRA, 1993. PEREIRA, 2011h.

³⁸⁹ FONSECA, 1975. SILVA, 2004, vol. 1. FERREIRA, 1993: 15-16. PEREIRA, 2011a.

Às insistências fora das cortes juntavam-se as instâncias em ambas as câmaras (nos pares destacava-se a força dos viscondes de Gouveia e de Vila Maior e nos deputados o exemplo de Oliveira Pinto³⁹⁰), até que em 27-3-1867 o governo propõe ao parlamento a imediata construção por conta do estado dos caminhos-de-ferro que do Porto seguissem por Braga e Viana do Castelo até à Galiza e pelo vale do Sousa e proximidades de Penafiel até ao Pinhão (ao mesmo tempo que decretava a realização de estudos para a linha da Beira). A influência de Penafiel terá sido suficiente para que se decretasse esta directriz, mas também é verdade que esta região era muito mais povoada e cultivada que a região marginal ao Douro³⁹¹.

A discussão ficou marcada pelo descontentamento dos deputados da Beira que não viam as suas pretensões de dispor de um caminho-de-ferro atendidas e que por isso votavam contra. Outros desconfiavam das qualidades de empreiteiro do estado e da sua capacidade de pagar linhas de rendimento duvidoso. O próprio Sousa Brandão votava contra o projecto por prescrever uma directriz que fugia aos seus estudos e previa condições de tracção demasiado restritivas, que redundariam num fraco aproveitamento da exploração e em avultadas despesas de manutenção no futuro, a troco da poupança de alguns contos de réis no presente. Eram linhas com condições de tracção limitadas (declives até 20 mm/m e raios mínimos de 250 m) que deveriam ser construídas da forma menos onerosa possível, uma vez que não estavam destinadas a grandes velocidades. Além do mais, o próprio peso dos carris era diferente dos empregados na linha no norte. Isto se não impedia a circulação de comboios vindos de Lisboa, diminuía-lhes velocidade³⁹². Quanto à opção pelo vale do Sousa, ficaria a dever-se ao facto de alegadamente passar por zonas mais ricas, quando na verdade terão sido motivações políticas a determinar tal directriz. A linha sempre pela margem do Douro seria abandonada, muito o lamentando Fernando de Sousa no início do século XX³⁹³.

Independentemente de todas as repreensões, o projecto transformar-se-ia na lei de 2-7-1867³⁹⁴ e, seis dias depois, portaria encarrega Brito Taborda (depois das críticas, Sousa Brandão era afastado) da elaboração do projecto e da construção da linha do Porto a Braga com ponto de partida no campo do Cirne e com um troço comum à linha do Douro. Malgrado a vontade governamental, o período não se propiciava a grandes investimentos, como vimos, pelo que o projecto ficaria adiado até ao início da década seguinte. O relatório do engenheiro Taborda é apreciado e aprovado pela JCOPM em Junho de 1871. A directriz (desde o campo do Cirne, afastando-se de Sto. Tirso e Gui-

³⁹⁰ DL, sessões da câmara dos pares de 15-3-1865 e 26-1-1866: 731-732 e 278-279. Sessão da câmara dos deputados de 26-1-1867: 233.

³⁹¹ MACEDO, 2009: 197. SOUSA, 1923. PEREIRA, 2011h.

³⁹² ABRAGÃO, 1955-1960: 123.

³⁹³ SOUSA, 1908c. SOUSA, 1912b. SOUSA, 1924-1925. SOUSA, 1927c. SOUSA, 1931.

³⁹⁴ COLP, 1867: 441 e ss.

marães, até Nine onde se bifurcava para Braga e Barcelos), o aumento do peso dos carris, o respeito pelos declives máximos e raios de curva mínimos e o custo quilométrico orçado (20 contos) são aspectos aplaudidos³⁹⁵. Todas as outras possibilidades de tornar a linha mais litoral e melhorar assim as condições de tracção e aumentar a velocidade possível (mas deixar de servir Famalicão e Barcelos) são rejeitadas: uma delas seguia de S. Romão (Trofa) até Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Esposende e Viana; outra desde Travagem ia direita a Balazar, Póvoa de Varzim e Esposende³⁹⁶. Também se equacionou internar mais a linha a partir de Braga, mas as dificuldades de construção afastaram essa possibilidade³⁹⁷. Sobre este último troço conta-se uma estória caricata mas decerto pouco crível: a linha do Minho bifurcou-se em Nine e estacou em Braga por pressão do bispo local que entendia que a cidade tinha importância suficiente para ser considerada término do caminho-de-ferro e não uma mera estação de passagem³⁹⁸...

4.4.4 | INTERESSE PELO MINHO E O DECRETO DE 14-6-1872

O regresso de um clima favorável trouxe novos incentivos ao investimento e, numa altura em que o economista francês Léonce de Lavergne considerava a província do Minho uma das mais ricas e cultivadas da Europa³⁹⁹, vários empresários mostram interesse em ali assentar vias-férreas.

Por decreto de 11-7-1871 Simão Gattai obtém autorização para construir um caminho-de-ferro americano sobre o leito das estradas entre o Porto e Braga passando pela Trofa, Sto. Tirso e Guimarães. Mais tarde, a concessão é alterada no sentido de apenas ligar Guimarães à linha do Minho em tracção a vapor, como veremos⁴⁰⁰. Ainda neste mês (a 4 e 10) é Alberto Meister quem pede autorização para estabelecer americanos (do sistema Haertweck⁴⁰¹) nas direcções mais frequentadas do distrito do Minho (Porto, Vila do Conde, Braga, Viana, Caminha, Valença) e em direcção à Galiza, sem qualquer subsídio a não ser a isenção de direitos alfandegários. A JCOPM (que desta vez seria consultada, não o sendo em relação à proposta de Gattai) mostra-se contrária a qualquer ferrovia que concorresse com as linhas do estado e pede várias alterações relativas à isenção, às linhas a construir e à natureza jurídica do construtor, acabando a proposta por cair no esquecimento. Por esta mesma razão seria também recusada a proposta para linhas a norte do Douro da autoria do inglês Charles E. Austed. Havia o receio de que o estado ponderasse não construir as linhas a norte do

³⁹⁵ AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 198-205v.

³⁹⁶ BRANDÃO, 1878a: 154-155. SOUSA, 1926a.

³⁹⁷ PORTUGAL, 1889a.

³⁹⁸ GCFPH, a. 4, n.º 79 (1-4-1891): 104.

³⁹⁹ LAINS & SILVA, 2005: 91.

⁴⁰⁰ COLP, 1871: 210.

⁴⁰¹ ABRAGÃO, 1955-1960: 603.

Douro em via larga mas sim neste sistema, o que leva Caetano Alberto Maia e João Crisóstomo a alertar contra esse propósito pelo menos nas linhas que deveriam ir a Espanha⁴⁰².

Não era porém essa a intenção governamental, que na concessão feita a Gattai indica claramente que o concessionário a nenhuma indemnização teria direito pela construção de quaisquer outras linhas na zona (art.º 16.º). Mais tarde, por decreto de 14-6-1872, ordena a construção pelo governo da linha do Minho e a elaboração do projecto definitivo da linha do Douro, depois de garantir o apoio dos bancos do Porto, Braga e Guimarães (que então se formavam)⁴⁰³.

Os trabalhos iniciaram-se em 8-7-1872 (seguindo João Joaquim de Matos o projecto de Brito Taborda com as alterações introduzidas por Xavier Cordeiro, Justino Teixeira e Diogo de Barros), adiando-se o pagamento do juro das obrigações para inícios de 1875 (decreto de 31-5-1873)⁴⁰⁴. A linha começava em Campanhã e em Ermesinde entroncava o caminho-de-ferro do Douro. Em Nine, bifurcava-se para Braga (onde os comboios chegaram a 20-5-1875) e para Valença, passando por Barcelos (21-10-1877), Darque (24-2-1878), Caminha (1-7-1878), S. Pedro da Torre (15-1-1879) e Segadães (3-6-1879). A passagem sobre o Lima e a chegada a Viana foi motivo para enormes festejos, que mereceram a presença de Fontes⁴⁰⁵. Por esta altura já o montante previsto de obrigações se tinha mostrado insuficiente, sendo necessário emitir mais títulos deste género (leis de 7-4-1877 e 3-5-1878)⁴⁰⁶. Chegou a Valença a 6-8-1882, em festa, mas só se ligou à rede espanhola após inauguração da ponte sobre o Minho em 25-3-1886 e após convénio para o uso comum da travessia assinado em 1887, embora as negociações com Espanha já montassem a alguns anos antes. Em 31-7-1879, os engenheiros portugueses (Boaventura José Vieira, Pedro Alves de Avelar Machado e José Bandeira Coelho) e espanhóis (José Montero y Rodriguez e Eusébio Page) chegavam a acordo quanto ao ponto e traçado da travessia, o qual é validado por portaria de 11 ou 25-5-1881. Antes, em Março de 1880, já o projecto da ponte (da autoria de Pelayo Mancebo) tinha sido aprovado pela JCOPM. A travessia estava terminada em 18-8-1884, sendo sujeita a provas e validada pela JCOPM em Fevereiro e Junho do ano seguinte⁴⁰⁷.

⁴⁰² AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 280-299. Liv. 32-A (1871): 1-8v. FONSECA, 1975.

⁴⁰³ COLP, 1872: 150-151. SILVA & SILVA, 2004. VALÉRIO, 2006c: 132.

⁴⁰⁴ FINO, 1883-1903, vol. 1: 248-249. ABRAGÃO, 1955-1960: 605.

⁴⁰⁵ BCP a. 27, n.º 313 (7-1955): 15-16. PEIXOTO, 2009.

⁴⁰⁶ COLP, 1877: 59; 1878: 62. GCF, a. 60, n.º 1449 (1-5-1948): 294; n.º 1453 (1-7-1948): 362; n.º 1465 (1-1-1949): 25; a. 62, n.º 1475 (1-6-1949): 381. AGUILAR, 1949.

⁴⁰⁷ AHD. Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha. Cx. 28 (1055), mç. 23. AHF. C/1491/001/1. Puente Internacional sobre el río Miño: proposiciones para su construcción; explotación y conservación común con la compañía Caminhos de Ferro do Minho e Douro. AHMOP. JCOPM. Cx. 23 (1880), parecer 8644 (1-3-1880). Cx. 28 (1885), parecer 12739 (25-6-1885). FINO, 1883-1903, vol. 1: 262, 301, 306, 310, 374, 497. PAGE ALBAREDA, 1877a. GCF, a. 61, n.º 1469 (1-3-1949): 170. ABRAGÃO, 1955-1960.

4.4.4.1 | RAMAIS E PROLONGAMENTOS DA LINHA DO MINHO

Ainda o caminho-de-ferro não chegara a Braga e já se pedia o seu prolongamento até ao coração de Trás-os-Montes e à fronteira. A ideia surgira pela primeira vez em 1873, mas fora recusada, sendo renovada no parlamento em 1875 por Luís de Campos e Alves Passos (I). Segundo estes deputados, não era cara nem difícil (o que não era obviamente verdade) passava pela região do Barroso, ligava-se a Trás-os-Montes e Espanha pela linha mais curta, aumentava o rendimento da linha do Minho e podia forçá-la a continuar pelo interior e não pelo litoral. Certo é que quando os carris chegam a Braga a estação seria colocada lateralmente à linha e anos depois, em 1886, as propostas de obras de alargamento na estação mantêm-na à margem e não à sua cabeceira prevendo-se pois a sua continuação⁴⁰⁸. O que realmente se fez foi prolongar o caminho-de-ferro por meio de americanos até ao Bom Jesus em 1877, onde se ligava com um ascensor de cremalheira até ao santuário⁴⁰⁹.

Antes, em 1874, quando a linha do Minho não tinha ainda chegado a Viana, Albert Meister volta-se para um caminho-de-ferro de via reduzida entre aquela cidade e o Lindoso pelo vale do Lima sem qualquer subvenção (decreto de 18-6-1874). Apesar de ter merecido também a aprovação da JCOPM, nunca se realizou⁴¹⁰. Caducando a concessão de Meister, é feita uma nova adjudicação a Damião António Pereira Pinto (decreto de 27-7-1875) para uma linha com a mesma origem mas com término em Ponte da Barca. A 24-7-1876 o concessionário apresenta o projecto prolongado até Arcos de Valdevez a Plácido Abreu (deputado e engenheiro de Arcos). Seguiu pela margem direita do Lima e pela esquerda do Vez numa extensão total de 41 km. Só em 1879 o resto da JCOPM se pronunciaria, não reprovando a ideia, mas sim o projecto em si que era apresentado sem muitos detalhes e com erros de palmatória (como a estação em Viana ficar abaixo da cota das cheias do rio). Mesmo assim, o apoio de Plácido Abreu mantinha-se firme. Em 16-2-1881 a concessão seria trespassada por alvará a George Barchay Bruce Júnior⁴¹¹.

Na década de 1880, quer o prolongamento do ramal de Braga, quer a linha do vale do Lima regressam à ordem do dia a par de outras ferrovias cruzando o Minho. No parlamento, em 1880, o bracarense Penha Fortuna preferia o primeiro em detrimento do prolongamento da linha do Porto à Póvoa e Famalicão, que então se discutia. Góis Pinto (deputado progressista eleito por Viana) alvi-trava uma linha pelo vale do Lima como forma de valorizar o porto de Viana do Castelo. De facto a estação vianense foi construída com tamanho suficiente para servir aquela via-férrea, embora de

⁴⁰⁸ DCD, 9-3-1875 e 10-3-1875: 826-831 e 772-773. CNDF. Caminhos de Ferro do Estado. Construção. Augusto César Justino Teixeira. Pedido de obras na estação de Braga. 8 de Junho de 1886. Cx. 22 (1804), proc. 2. GOMES, 2002b.

⁴⁰⁹ CNDF. Caminhos de Ferro do Estado. Construção. Caminho de ferro americano de Braga. Caminhos americanos cuja concessão era solicitada do Governo. Cx. 23 (1805), proc. 6, pst. 32; Caminho de ferro americano de Braga. Cx. 23 (1805), proc. 6, pst. 32. CORDEIRO et al., 2001: 21-22. COSTA, 2008: 20-21.

⁴¹⁰ COLP, 1874: 101-102. AHMOP. JCOPM. Liv. 34-A (1873): 89v-90v.

⁴¹¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 22 (1879), parecer 8312 (1-8-1879). COLP, 1875: 401-402; 1881: 18-19.

nada tenha valido⁴¹². É ainda nesta década que surgem propostas para redes no Minho (de Sousa Brandão em 1880, de João José Pereira Dias em 1881 e do governo progressista em 1888) incluindo linhas de Braga a Guimarães, Chaves e Monção; Famalicão a Cavez; Guimarães ao Tâmega; Esposende a Chaves pelo vale do Cávado; Vila do Conde ao Tâmega pelo vale do Ave; ou Viana a Ponte da Barca pelo vale do Lima⁴¹³. Em 1-8-1889 chegou a ser apresentado no ministério um projecto para a linha entre Braga e Monção (em bitola de 1,5 m, inclinações até 25 mm/m e raios de curva até 150 m, que em média custava 25 contos/km) e novos estudos foram realizados no vale do Lima (pela margem direita deste rio até Lanheses e esquerda até entroncar na linha anterior)⁴¹⁴.

O aproximar do século XX trouxe novas esperanças aos povos da província minhota. Em 12-7-1897, o governo propunha a construção de novas linhas: vale do Lima até ponte da Barca, por onde passava também uma outra vinda de Braga e dirigida à fronteira norte com Espanha; e vale do Cávado, de Braga a Chaves e Esposende. A contrapartida, porém, era passar a linha do Minho (juntamente com as outras linhas públicas) para mãos privadas, como vimos⁴¹⁵. A proposta acabou por não vingar. Mais tarde o parlamento aceita conceder (a pedido dos deputados minhotos Reimão, Espregueira e Gaspar de Queirós Ribeiro) aos concessionários da linha do Lima (provavelmente Diogo de Souto) as mesmas benesses que se concediam aos da linha do Corgo (lei de 14-7-1898). Jogava-se também com um alegado interesse em Espanha de prolongar esta linha até Ourense, mas nem assim a obra avançou⁴¹⁶.

4.4.4.2 | AS CONCRETIZAÇÕES: PORTO À PÓVOA E FAMALICÃO E GUIMARÃES

Muitas das linhas referidas nos parágrafos anteriores não passaram do papel, mas duas houve que se concretizaram graças ao empreendedorismo de dois grupos de capitalistas que resolveram investir no Minho, aproveitando a oportunidade concedida pela linha do estado.

4.4.4.2.1 | LINHA DO PORTO À PÓVOA E FAMALICÃO

Este caminho-de-ferro ligava a estação da Boavista (Porto) a Famalicão passando pela Póvoa de Varzim e Vila do Conde, em via de 90 cm de bitola. A sua origem confunde-se com a da linha do Minho, já que se chegou a ponderar construir esta linha sempre pelo litoral da província.

⁴¹² AHMOP. JCOPM. Cx. 21 (1878), parecer 7692 (20-2-1878). DCD, 25-5-1880, 28-5-1880: 1560, 2358-2359. PEIXOTO, 2009.

⁴¹³ DCD, 1-6-1888 e 21-7-1890: 1813-1819 e 1413. BRANDÃO, 1880. DIAS, 1881. Ver anexo 17 e mapas 30-31 e 30-32.

⁴¹⁴ GCF, a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 45. GCFPH, a. 1, n.º 16 (1-11-1888): 234; a. 2, n.º 33 (21-6-1889): 138; n.º 37 (1-8-1889): 196-199.

⁴¹⁵ DCD, 12-7-1897: 211-224. GCFPH, a. 10, n.º 224 (16-4-1897): 119.

⁴¹⁶ DCD, 19-4-1898: 864. FINO, 1883-1903, vol. 3: 403. DAVIES, 1998.

Em Julho de 1872 a *Gazeta da Póvoa* anuncia que o engenheiro inglês Austin apresentara ao governo uma proposta para construção de um caminho-de-ferro de 1 m de bitola entre o Porto e a Póvoa com ramal para Vila do Conde e prolongamento até Famalicão, Guimarães e Vizela, no entanto desta proposta nada mais se soube⁴¹⁷. Em 1873 H. Temple Ellicot e o barão Frederico Kessler apresentam ao governo uma proposta para construírem uma linha em bitola de 90 cm sem qualquer tipo de apoio entre o Porto e Póvoa. A JCOPM louva a proposta mas sugere que esta se adapte melhor (em termos de bitola e de término) à concedida a Gattai de modo a constituir um todo uniforme. Por muito acertado que fosse este parecer, de nada valeu, pois o decreto de 19-6-1873 concede àqueles empresários a linha tal como a haviam pedido⁴¹⁸. Mais tarde os concessionários vendem a adjudicação a J. Pereira Duarte, Miguel Dantas e Gonçalves Pereira (por 54 contos), que formam e trespagam a concessão à CPP (após autorização do governo de 9-4-1874). As obras começaram a 2-9-1873 e, não conhecendo dificuldades de maior, chegaram à Póvoa em 1-10-1875⁴¹⁹. Por decreto de 19-12-1876, o governo autoriza o prolongamento do caminho-de-ferro até Famalicão, ligando-se à linha do Minho, nas mesmas condições da linha antecedente⁴²⁰.

Enquanto a construção ia decorrendo, a empresa consegue a isenção de contribuição industrial por dez anos (lei de 7-4-1877)⁴²¹ e pede (12-10-1877) autorização para prolongar a linha de Famalicão a Trás-os-Montes, seguindo o vale do Ave (por Guimarães e Fafe) e depois o vale do Tâmega (por Cavez e Chaves). Nesta linha (em Vidago) entroncaria um outro caminho-de-ferro que pelo vale do Corgo passava por Vila Real e terminava na Régua. Além de aumentar a rede da empresa, esperava-se desbloquear as riquezas agrícolas, mineiras e termais da região, aumentar o movimento das linhas do Minho e Douro, ligar Chaves ao Douro e o Minho ao litoral, servir povoações importantes e desenvolver a actividade balnear da Apúlia e da Póvoa. Desta vez a empresa pedia uma subvenção quilométrica (7 contos) dado o escasso povoamento e o acidentado da região. O primeiro projecto não esclarece a JCOPM⁴²². À segunda tentativa a CPP propõe uma linha por Guimarães, Vizela, Fafe, Refoios, Cavez, Vila Pouca de Aguiar, Pedras Salgadas, Vidago e Chaves (uma outra hipótese por Vizela, Margaride, Mondim, Ribeira de Pena e Vila Pouca seria descartada por dificultar o acesso a Fafe e a Chaves). De Vila Pouca partiria a linha que pela margem esquerda do Corgo passaria por Vila Real e terminaria na Régua, tudo numa distância total de 235 km. Em 24-3-1879 a JCOPM aprova na condição de a bitola ser de 1 m e de se reduzir o número de curvas com raio mínimo e neste mesmo dia é o projecto apresentado à câmara dos deputados (com uma alteração ao

⁴¹⁷ FONSECA, 1975.

⁴¹⁸ AHMOP. JCOPM. Liv. 34 (1873): 97v-100v. COLP, 1873: 184-185.

⁴¹⁹ FINO, 1883-1903, vol. 1: 266; vol. 2: 3. GCF, a. 60, n.º 1447 (1-4-1948): 262. PINHEIRO, 1986: 430.

⁴²⁰ FINO, 1883-1903, vol. 1: 282-284.

⁴²¹ FINO, 1883-1903, vol. 1: 291.

⁴²² AHMOP. JCOPM. Cx. 20 (1876-1877), parecer 7635 (24-12-1877). OLIVEIRA, 1979: 7. SILVA & SILVA, 2004. SOUSA, 1907a: 209. SOUSA, 1916. SOUSA, 1932.

tipo de subsídio que passava a ser uma garantia de juro de 6%). As comissões de obras públicas e fazenda dariam o seu aval positivo, mas a linha nunca seria discutida, nem mesmo após Sousa Brandão a incluir na sua rede a norte do Douro e de Espanha surgirem rumores sobre um alegado projecto ferroviário para ligar Chaves à linha que unia Vigo a Orense⁴²³.

Entretanto, a construção continuava sem dificuldades de maior, sendo a linha inaugurada até Fontainhas a 7-8-1878 e até Famalicão em 12-6-1881⁴²⁴. A companhia exploradora passava então a chamar-se CPPF. Embora o rendimento da linha tenha sido sempre positivo, nunca foi suficiente para cobrir os custos do capital (nunca ultrapassou os 5%), pelo que em 4-6-1889 o deputado progressista de Vila do Conde Júlio Graça propõe uma ajuda financeira do governo (subvenção de 6 contos) em troca do transporte gratuito de material e pessoal do estado, lembrando precisamente como a companhia prestava um bom serviço à nação mas não retirava da sua exploração um rendimento avultado. Dias depois, Mariano de Carvalho propõe também a isenção de imposto de trânsito às empresas que construíram e exploravam caminhos-de-ferro sem subsídio e que não retiravam rendimento superior a 5%⁴²⁵. Contudo, o único *auxílio* que obteve do estado foi a admissão de que os deveres que derivavam da isenção da contribuição industrial cessavam quando esta isenção também cessasse, proposta apresentada várias vezes pelo seu director e principal accionista (Miguel Dantas) e por Alberto Pimentel no parlamento e aprovado em 1896⁴²⁶.

4.4.4.2.2 | LINHA DE GUIMARÃES

Como vimos, os vimaranenses começaram a exigir a construção de um caminho-de-ferro até à sua cidade logo que a sul se abriram algumas linhas. Em 1865, 1866 e 1872, a câmara municipal e a associação comercial pressionam o governo no sentido de fazer de Guimarães ponto forçado na linha de Porto a Braga. Em 1867, durante a discussão das linhas do Minho e Douro, os vimaranenses José Barbosa da Costa Lemos e Alves Carneiro tentaram, debalde, incluir Guimarães no projecto, quer através de um traçado directo, quer através de um ramal. Nesta ocasião (e já antes), também Sá da Bandeira defendia a pertinência desta linha⁴²⁷.

Porém, só em 1871 as aspirações da cidade seriam atendidas quando, como vimos, se autoriza Simão Gattai a construir um caminho-de-ferro americano entre Porto e Braga, passando pela Trofa, Sto. Tirso e Guimarães. Mais tarde, Gattai pede autorização para aplicar tracção a vapor na linha. A

⁴²³ AHF. C/1522/005. Antecedentes sobre el ramal de Caldas a Chaves y Portugal en la línea Orense a Vigo. AHMOP. JCOPM. Cx. 22 (1879), parecer 8156 (24-3-1879). SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre o prolongamento da linha do Porto à Póvoa e Famalicão].

⁴²⁴ FINO, 1883-1903, vol. 1: 322 e 419. GCF, a. 62, n.º 1475 (1-6-1949): 381. DAVIES, 1998.

⁴²⁵ DCD, 4-6-1889 e 10-6-1889: 1022 e 1147-1148.

⁴²⁶ DCD, 17-2-1893, 11-7-1893, 22-11-1894, 31-1-1896 e 22-4-1896: 2-3, 2-3, 539, 132 e 1197.

⁴²⁷ DL, sessões da câmara dos deputados de 10-5-1867 e 15-6-1867: 1472 e 1951-1952. Sessão da câmara dos pares de 21-6-1867: 2010-2011. SILVA & SILVA, 2004.

JCOPM mostrou-se contra excepto se se fizesse nova concessão, pois em americanos a tracção deveria ser exclusivamente animal. No caso do vapor, tratar-se-ia então de um caminho-de-ferro em leito próprio. O governo e o concessionário assim fazem, firmando nova concessão para uma via que partiria da linha do Minho junto ao rio Ave e iria até Guimarães e Taipas onde entroncaria um ramal até Fafe e Vizela (decreto de 28-12-1872). Mais tarde (24-2-1874), Gattai pede desistência dos ramais de Fafe e Taipas, o que é aceite por despacho de 27-2-1874⁴²⁸.

Para executar a obra, Gattai, em 28-10-1874, endossa a concessão à MDRCL, uma empresa inglesa dirigida por nomes sonantes do panorama financeiro e ferroviário britânico: William Hall (director da companhia de navegação a vapor Peninsular & Oriental), Edward Pakenham Alderson (director do caminho-de-ferro Great Eastern), Arthur Pratt Barlow (director da companhia de navegação Royal Mail), Charles Balfour e Wilford Brett (director dos engenhos de água de Chelsea). Em Portugal, era representada por Agostinho Francisco Velho, Eduardo da Costa Ferreira Leite e Eduardo Moser⁴²⁹. O projecto apresentado só ia até Guimarães e passava directamente por Vizela, sem necessidade de ramal tal como havia sido permitido pelo governo. É aceite oficialmente por decreto de 18-2-1875, que também alarga a bitola para 1,67 m⁴³⁰.

A construção é entregue a Sandiforth Griffin que só consegue assentar 6 km de carris, retirando-se falido para Londres, apesar de ter recebido 420 contos da companhia e só ter gasto 32. É substituído no cargo por John Dixon, que de facto consegue completar a primeira secção mas com muito fraca qualidade e com custos excessivos. Tendo exigido o pagamento do seu trabalho e não tendo sido pago, pois a MDRCL não tinha dinheiro, Dixon pede a falência da companhia, que é reconhecida pelo tribunal do comércio do Porto em 1-1-1879.

Em virtude da liquidação da empresa, o governo revogou todos os decretos que haviam concedido a linha. Tendo também em conta que o caminho-de-ferro era de domínio público e que importava continuar a sua construção, a concessão foi transferida para a António de Moura Soares Veloso e o visconde da Ermida, na condição de estes se associarem em sociedade anónima (formariam a CCFG), de adquirirem a linha construída e de responderem em tribunal por qualquer reclamação que se referisse aos actos da MDRCL (decretos de 16-4-1879)⁴³¹. No parlamento, quase imediatamente (proposta de lei de 16-5-1879) se procurou isentar a novel companhia das mesmas obrigações fiscais que outras companhias tinham (obrigações alfandegárias durante a construção, contribuição industrial durante 10 anos e imposto de registo sobre a aquisição da linha construída), mas o processo legislativo não avançou, aparentemente porque Dixon se arrogava de direitos de propriedade sobre a linha e exigia por isso uma indemnização. A linha foi posta em praça por quatro vezes (15-

⁴²⁸ AHMOP. JCOPM. Liv. 33 (1872): 120v-122. COLP, 1872: 352-353. SOUSA, 1907b. SOUSA, 1913b.

⁴²⁹ COLP, 1875, 17. FINO, 1883-1903, vol. 1: 254-255. VIEIRA, 1983: 242-252. VIEIRA, 1988: 729-730.

⁴³⁰ AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 45-48. FINO, 1883-1903, vol. 1: 257. SOUSA, 1913b.

⁴³¹ FINO, 1883-1903, vol. 1: 393-395. SOUSA, 1907b.

10-1879, 9-1-1880, 20-4-1880 e 27-4-1880) antes de ser arrematada pela CCFG por 31 contos, o que foi visto por Dixon como uma manobra de má-fé por parte dos portugueses⁴³².

Arrematada a linha, aquela proposta de lei seria renovada em Maio de 1880 (por António Augusto Soares Rodrigues Ferreira), mas continuou por aprovar nos pares. A não-discussão entre os pares de projectos de lei aprovados pelos deputados não era caso raro. Aliás, isso acontecia algumas vezes, mesmo com diplomas de maior importância. Não se pode afirmar que isto se tenha ficado a dever a alguma pressão de Dixon, mas de facto este acusava os deputados de conluio com a empresa portuguesa para apressar a aprovação da lei e lhe colocar embaraços legais⁴³³.

Entretanto as condições do decreto de 1879 são cumpridas pela CCFG e a concessão (entretanto alterada por decreto de 5-8-1880 que reduz a bitola para 1 m para facilitar e apressar a construção e a exploração) torna-se definitiva (18-8-1880)⁴³⁴. Todavia, sem o privilégio alfandegário, a construção não avança. Ao mesmo tempo decorriam negociações entre estado e CCFG tendo em vista a exploração conjunta da estação da Trofa (a linha de Guimarães entroncava na do Minho em Lousado, seguindo até à Trofa algaliada). Ao entroncar em Lousado, a CCFG pretendia aproveitar o cais de mercadorias e evitar construir uma nova ponte sobre o rio Ave. Conseguiu poupar dinheiro, mas embaraçou a exploração da via larga. Por portaria de 24-1-1882, o entroncamento é permitido, mas a questão da exploração conjunta e da algaliação da via só se definiria em 20-12-1883, data em que ambas as partes chegam a acordo⁴³⁵.

Em 6-2-1882 a isenção volta à ordem do dia pela mão de Pinto Leite, sendo finalmente aprovada pelos deputados (15-4-1882) e pares (16-5-1882) e transformada em lei de 2-6-1882⁴³⁶. O início da construção levou Dixon a pedir auxílio oficial ao seu governo, que lembrou a António de Serpa “*the bad effect a denial of justice to a British subject who had spent his capital in Portugal would have in England*”⁴³⁷, sugerindo que a questão fosse resolvida administrativamente. Iniciava-se mais um diferendo com ingleses a propósito de ferrovias. Perante a pressão britânica para que o governo português reconhecesse a inexistência legal da companhia, o ministro das obras públicas Hintze Ribeiro emite uma portaria (3-4-1883) reiterando que só os tribunais podem dar razão a Dixon⁴³⁸.

⁴³² DCD, 16-5-1879: 1778. DIXON, 1882. CCFG, 1882. CCFG, 1883.

⁴³³ DCD, 8-5-1880: 1919. CCFG, 1882.

⁴³⁴ FINO, 1883-1903, vol. 1: 411. AHMOP. JCOPM. Cx. 23 (1880), parecer 8736 (14-6-1880).

⁴³⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 24 (1882), parecer 9707 (9-1-1882). CNDF. Caminhos de Ferro do Estado. Construção. Lousado. Portaria aprovando o entroncamento da Linha de Guimarães na Linha do Minho em Lousado. Cx. 77 (1859), proc. 3, pst. 30867, doc. 180; Ofício da Companhia de Guimarães ao Director-geral do Ministério das Obras Públicas, cx. 77 (1859), proc. 3, mç. 143; Contratos entre a Direcção de Exploração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e a Companhia de Guimarães, cx. 77 (1859), proc. 3, mç. 143; Parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas. 16 de Julho de 1883, cx. 77 (1859), proc. 3, doc. 75. FINO, 1883-1903, vol. 3: 1-10. SOUSA, 1907. SOUSA, 1913b.

⁴³⁶ FINO, 1883-1903, vol. 1: 431.

⁴³⁷ AHD. Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães. Papeis que dizem respeito à questão com John Dixon 1881-1883. Further correspondence respecting Mr. John Dixon's claim against the Guimarães Railway Company, cx. 1051, mç. 2: 1.

⁴³⁸ COLP, 1883: 71.

Entretanto a construção avançava, mas a abertura da linha era adiada pela pressão britânica. O governo ficava mal visto perante a sociedade portuguesa, mas “*I could not understand why, because a certain number of persons [sic] was raising a clamour, Mr. Dixon should be deprived of his just rights*”. A 20 de Agosto de 1883, no *Correspondência de Portugal*, um jornal que normalmente expressava a opinião do ministério dos estrangeiros, surgia um artigo que insinuava a resolução da questão de forma extrajudicial de modo a avançar com a exploração da linha, mas a verdade é que o governo se preparava para decretar a abertura da linha, descontentando os responsáveis ingleses. Entrementes a companhia garantia com um depósito em dinheiro as eventuais pretensões de Dixon, algo que não era suficiente para os ingleses que pediam ao governo que exercesse pressão sobre a CCFG (que entretanto recusara pagar os créditos de Dixon fora do tribunal) para pagar, pressão essa que seria “*perfectly legitimate*”. A mudança de ministro nos negócios estrangeiros (Bocage rendia Serpa) não alterava nada e a linha seria aberta até Vizela em 31-12-1883. Apesar dos protestos dos ingleses o seu embaixador acabaria por confessar a Dixon que da sua parte nada mais havia a fazer. Os britânicos compreendiam finalmente que só os tribunais poderiam quantificar o direito de Dixon, o que deixou o empreiteiro desiludido (pois conhecia que só daí a muitos anos seria a sentença emitida) e as autoridades britânicas descontentes com os portugueses. De facto só sete anos depois Dixon veria o seu crédito pago, mas sem juros⁴³⁹.

Resolvida a questão com Dixon, a linha até Guimarães era inaugurada em Abril de 1884⁴⁴⁰, rapidamente se começando a ponderar o seu prolongamento até Chaves (por Fafe, Ribeira de Pena e Vila Pouca), recuperando o projecto da CPPF⁴⁴¹. A proposta apresentada pela CCFG era reforçada no parlamento por um grupo de deputados da região que àquela linha juntava o seu prolongamento pelo vale do Corgo até à Régua numa tentativa de aproximar Trás-os-Montes do Porto e de dar saída às alegadamente abundantes produções da região, mediante a entrega por parte do estado de uma garantia de juro de 5,5%⁴⁴². O governo não estava em condições de garantir um rendimento à linha, pelo que a ideia foi abandonada até que em 1888 os progressistas a incluem (juntamente com a ligação a Braga) num plano de complemento da rede a norte do Mondego. Finalmente em 1890 Francisco José Machado (acompanhado por Jerónimo Pimentel nos pares), numa cruzada em prol dos caminhos-de-ferro (chamaria a atenção para aspectos a melhorar nas linhas do oeste, Tua e Cascais) renovava a iniciativa do projecto incluindo também a ligação a Braga⁴⁴³.

⁴³⁹ AHD. Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães. Papeis que dizem respeito à questão com John Dixon 1881-1883. Further correspondence respecting Mr. John Dixon's claim against the Guimarães Railway Company, cx. 1051, mç. 2: 22, 23 e cartas de 14-9-1883, 19-9-1883 e 6-2-1884. SILVA & SILVA, 2004. VIEIRA, 1983: 256-257.

⁴⁴⁰ FINO, 1883-1903, vol. 2: 62. GCF, a. 60, n.º 1447 (1-4-1948): 262. AGUILAR, 1949. SOUSA, 1913b

⁴⁴¹ Ver mapas 30-25.

⁴⁴² DCD, 20-3-1886: 660-661.

⁴⁴³ DCD, 26-6-1890: 883-888. DCDPR, 6-8-1890: 800-801. DAVIES, 1998.

O governo nunca acederia a estas propostas, mas concederia a extensão da linha até Fafe (alvará de 2-4-1891), após pedido da CCFG de três anos antes (28-11-1888), na condição de a linha permitir a mais conveniente ligação com Braga⁴⁴⁴. Contra este prolongamento protestou esta cidade que se pretendia ligar ela própria a Fafe e à futura linha do Corgo⁴⁴⁵. De qualquer forma, a CCFG apresentaria o seu projecto (entre Cruz de Argola, Paçô Vieira, Fareja, Cepães, Bouças e Fafe), que seria rejeitado precisamente por a linha prevista não se prestar tecnicamente a receber um caminho-de-ferro vindo de Braga. Por iniciativa do governo, um novo projecto é elaborado e aprovado, colocando a linha de Guimarães a entroncar na linha de Fafe a Braga em Campelos (onde se montava uma grande fábrica de fiação), a oeste de Guimarães⁴⁴⁶. As dificuldades financeiras do país obrigaram o governo a conceder várias prorrogações de prazos e uma nova concessão (alvarás de 2-6-1898 e 14-7-1898, concedendo novas isenções fiscais) enquanto que do lado dos deputados locais – barão de Paçô-Vieira e Carlos Cirilo Machado – surgiram também alguns pedidos para autorizar a companhia a emitir obrigações, o que foi autorizado por portaria de 4-3-1895⁴⁴⁷. No entanto, nem Braga nem Guimarães se ligariam a Fafe no imediato, pois o prolongamento seria colocado em espera até inícios do século XX e seria construído somente a partir de Guimarães⁴⁴⁸.

4.4.5 | REFRIGÉRIO PARA O DOURO E TRÁS-OS-MONTES

A par da construção da linha do Minho, o governo regenerador decretara ainda em 1872 o estudo final e elaboração do projecto definitivo da linha do Douro, numa altura em que a região se debatia com a praga da filoxera e o caminho-de-ferro era encarado como uma forma de combater esse problema, dando trabalho aos durienses⁴⁴⁹.

4.4.5.1 | A LINHA DO DOURO

A construção iniciou-se em 8-7-1873 a partir de Ermesinde, depois de o projecto ter sido aprovado pela JCOPM, e decorreu lentamente. Seguiu por Valongo, entrando no vale do Sousa em Sobreira, dele saindo em Meinedo, inflectindo por Caíde, Oliveira, até ao Tâmega, descendo depois por um terreno muito acidentado até ao Douro⁴⁵⁰.

⁴⁴⁴ COLP, 1891: 113 e ss. SOUSA, 1907b.

⁴⁴⁵ PIMENTEL, 1891a. GCFPH, a. 4, n.º 82 (16-5-1891): 151.

⁴⁴⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 37 (1891), parecer 21008 (16-11-1891); cx. 38 (1892), parecer 21770 (15-6-1892).

⁴⁴⁷ AHMOP. CSOPM. Cx. 39 (1892-1893), parecer 22728 (24-4-1893); cx. 40 (1894), parecer 23675 (8-3-1894). DCD, 19-11-1894: 491. FINO, 1883-1903, vol. 3: 191-192, 233-234, 285-287 e 403.

⁴⁴⁸ SILVA, vol. 1: 2004.

⁴⁴⁹ SOUSA & MARQUES, 2004: 80.

⁴⁵⁰ AHMOP. JCOPM. Liv. 34 (1873): 206-210. Liv. 35 (1874): 111-120. AGUILAR, 1949. BASTOS, 1942.

Antevendo uma eventual continuação da linha, a JCOPM, logo nos inícios de 1875, sugere que esta se faça até Salamanca entroncando na projectada linha da Beira Alta em Longroiva. Deste modo, evitava-se o desnível entre Barca de Alva e Fregeneda, facilitava-se a ligação da Beira Alta ao Douro e dava-se um primeiro passo para a execução da linha transversal ao país e paralela à fronteira pelo interior. Neste ano, estabeleceram-se negociações entre os dois países, mas do lado espanhol o engenheiro Page Albareda não considerava a ligação prioritária e no caso de realmente ser feita não era também obrigatório passar por Barca de Alva, embora fosse uma solução possível⁴⁵¹. Um ano depois, porém, este engenheiro espanhol mudava de opinião e aconselhava a ligação por Barca de Alva a par da ligação por Vilar Formoso, pois ambas eram úteis e independentes entre si. No entanto, não descartava a possibilidade de a bifurcação das linhas se fazer em Portugal⁴⁵².

Na discussão sobre a rede mantida na AECP em meados da década de 1870, as opiniões dividiam-se. Sousa Brandão e Almeida de Eça eram favoráveis a que se levasse o caminho-de-ferro pelo menos até ao Pocinho (ponto a partir de onde se poderiam construir mais caminhos-de-ferro a norte por Trás-os-Montes e a sul pela Beira), subindo depois pelo Sabor até Zamora. Barca de Alva era opção, mas só no caso de a primeira hipótese não ser exequível. Lourenço de Carvalho (membro de uma família com propriedades no Douro) concordava, mas não tinha dúvidas em levar a linha até Salamanca por Barca de Alva. Evocava o alegado movimento que desta cidade viria até ao Porto ou até à Galiza e a falta de interesse de Espanha numa ligação a Zamora e não se assustava com a dificuldade da construção. Opinião diferente tinha a comissão encarregada de definir a rede. Para Veríssimo Guerreiro, vogal redactor (e também para Campos e Silva e Espregueira), a linha do Douro não deveria ir a Salamanca (pois essa tarefa seria desempenhada pelo caminho-de-ferro da Beira Alta), mas sim a Valladolid por Zamora, encurtando a distância do Porto para a Europa. Por outro lado o terreno a partir de Foz Tua era demasiado acidentado, asseverando Guerreiro de forma exagerada que alguns engenheiros estrangeiros afirmavam que “*para passar no lanço do Cachão da Baleira o melhor seria metter o Douro n’um tunnel e passar com o caminho de ferro por cima*”⁴⁵³. Finalmente, através desta solução, a bifurcação das linhas do Douro e Beira Alta far-se-ia em território nacional (Vila Franca das Naves). A via férrea seria assente pelos vales do Teja ou do Távora que, segundo os engenheiros Augusto César Justino Teixeira e Vasco da Gama Braga, eram praticáveis e em todo o caso não ofereciam condições de tracção muito inferiores às do resto da linha do Douro⁴⁵⁴. Por seu lado, Espanha parecia mais interessada na ligação de Salamanca a Barca de Alva,

⁴⁵¹ AHD. Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha. Cx. 28 (1055), mç. 23. AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), parecer 6418 (7-1-1875). PAGE ALBAREDA, 1876.

⁴⁵² PAGE ALBAREDA & PERALTA, 1877. PAGE ALBAREDA, 1877a: 427 e ss.

⁴⁵³ ROPM, t. 10 (1879), n.º 109-110: 53.

⁴⁵⁴ ROPM, t. 9 (1878), n.º 108: 517-525; t. 10 (1879), n.º 109-110: 57-71 e 83-96; n.º 111-112: 193-201.

propondo esta ligação no seu plano de 1877 (embora se pudesse duvidar da vontade de Madrid em efectivamente construir este caminho-de-ferro, como veremos)⁴⁵⁵.

Entretanto, a construção ia decorrendo lentamente. Depois de o comboio ter chegado em 30-7-1875 a Penafiel e a 20-12-1875 a Caíde, alcançaria Juncal (15-9-1878), Rede (inícios de 1879), Régua (15-7-1879) e Ferrão (4-4-1880), antes de se deter no Pinhão em 1-6-1880, sempre entre festas, vivas, *lunchs* e *deserts*⁴⁵⁶. Por esta altura já a produção vinícola se debatia com a praga da filoxera e se expandia para o Douro Superior, mas o caminho-de-ferro foi muito importante para o transporte de químicos e alimentos que permitiram o tratamento e replantação da vinha⁴⁵⁷.

4.4.5.1.1 | A ORIGEM DA SALAMANCADA

Antes da chegada ao Pinhão, o ministro Lourenço de Carvalho aproveitou o seu poder para aceder aos desejos dos comerciantes portuenses (e seu próprios) e ordenou o estudo do caminho-de-ferro pela margem do Douro até Barca de Alva (portaria de 1-5-1878). Não o internava por Trás-os-Montes até Zamora e correspondia aos estudos para uma dupla ligação de Salamanca à fronteira feita por Espanha uns anos antes⁴⁵⁸.

Por esta altura a linha da Beira Alta estava em construção. O Porto temia que a sua actividade económica se ressentisse pelo facto de a linha do Douro não se ligar a Espanha, o que faria desviar todo o tráfego comercial daquele país para a Figueira e Lisboa. Contudo, mesmo que o caminho-de-ferro do Douro chegasse a Barca de Alva havia ainda outro problema: a SFP, detentora da CCFBA e da via-férrea de Medina del Campo a Salamanca (desde finais da década de 1870), tinha direito de opção sobre as ligações desta cidade a Barca de Alva e Vilar Formoso, mas só tinha real interesse na segunda. Por outro lado, a norte, a ligação da linha do Minho a Espanha estava iminente, o que colocava grande parte do Minho em comunicação com Vigo, em prejuízo da barra do Douro⁴⁵⁹.

Por isso, o governo entabulou em Agosto de 1878 novas negociações com Espanha para a continuação da linha do Douro até Salamanca por Barca de Alva, entroncando na linha de Vilar Formoso àquela cidade. Seria uma solução simbiótica: Salamanca ficava mais perto do Porto que por sua vez ficava mais perto de França; mas também a Galiza ficava mais perto de Madrid. Ao mesmo tempo o governo ordenava ao engenheiro Almeida de Eça (portaria de 8-10-1878) o estudo do entroncamento interno e aos engenheiros Boaventura José Vieira, Pedro Alves Avelar Machado e Bandeira Coelho de Melo o da ligação fronteiriça (portaria de 20-12-1878). Já antes, a JCOPM opi-

⁴⁵⁵ MATEO DEL PERAL, 1978: 127-131. Ver mapa 30-12a.

⁴⁵⁶ FINO, 1883-1903, vol. 1: 400, 405, 408, 593. GCF, a. 62, n.º 1475 (1-6-1949): 381. COUTINHO, 1956. MACEDO, 2009: 228. PEREIRA, 2011h.

⁴⁵⁷ MACEDO, 2009: 257-258. SOUSA & MARQUES, 2004: 80.

⁴⁵⁸ BASTOS, 1942: 111-112. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 175-176. GUICHARD, 1992. MACEDO, 2009: 275.

⁴⁵⁹ ACP, 1881. ALEGRIA, 1990. CENDAL BÚRDALO, 1998: 29. SOUSA, 1978.

nara a favor dum entroncamento em território nacional, mas achava esse empreendimento difícil devido às dificuldades que o terreno levantaria, embora oferecesse a vantagem de ligar o norte ao sul dentro do país⁴⁶⁰. Como vimos, na AECP não havia consenso em relação a este assunto. Para Almeida de Eça, a ligação interna entre as linhas do Douro e Beira Alta só poderia ser feita pelo vale do Massueime desde Vila Franca das Naves ao Pocinho por Cótimos, Marialva, Longroiva e Foz Côa. Apesar de a ligação não ser feita no sentido do Porto (os comboios andariam *para trás* até à linha do Douro), Almeida de Eça cria que a solução compensaria em termos de condições de tracção em relação à linha por Boadilla, uma vez que entre Barca de Alva e Hinojosa as condições de tracção eram muito más com declives até 34 mm/m, curvas de 200 m de raio e muitos túneis e viadutos onde os comboios teriam de abrandar. Por outro lado, uma linha pelo Massueime faria parte da tão desejada linha paralela à fronteira entre as bacias do Douro e Tejo. Finalmente, criava-se uma segunda ligação férrea entre o norte e o sul do Douro, além da ponte Maria Pia. Do seu lado, o triunvirato incumbido da ligação ibérica, em conferência com os engenheiros espanhóis Pedro Martinez Gordon e Eusébio Page (nomeados por ordem de 29-11-1878), fixava-a perto da confluência do Águeda e do Douro no sítio da Veiga do Torrão (acta de 19-7-1879)⁴⁶¹.

“Associaram-se, porém, manejos políticos a interêsses financeiros para urdir uma combinação desastrada”⁴⁶². No parlamento o governo regenerador optou pela solução Barca de Alva na proposta de lei que apresentou em 28-3-1879. Apesar do parecer positivo das comissões, que concordavam também com a necessidade de ser o estado a construir o caminho-de-ferro dado o seu alto custo (falava-se em 53 contos/km)⁴⁶³, o projecto não seria discutido, mas seria retomado pelos progressistas, que, em 4-5-1880, propõem a continuação da linha até ao cachão da Valeira (bem como a ligação de Campanhã ao Douro e a construção do porto de Leixões)⁴⁶⁴. Porém, do lado de Espanha as notícias não eram as melhores. O ministério da guerra espanhol pressionava para que o entroncamento das linhas se fizesse em Ciudad Rodrigo, o que era favorável aos interesses da SFP, mas contrário aos interesses do Porto, que ficaria mais longe de Salamanca que a Figueira, já para não falar do facto de por esta solução se construir uma linha paralela à fronteira o que poderia ser prejudicial em termos militares. Também os salamanquinos se sentiam lesados, pois preferiam a ligação por Boadilla, ponto que dividia mais igualmente a distância pelas duas linhas. Convencer o governo vizinho não se afigurava fácil nem rápido, pelo que as comissões de obras públicas e fazenda autorizam o governo a levar o caminho-de-ferro até Espanha, mas limitavam essa autorização ao Tua de

⁴⁶⁰ AHMOP. JCOPM. Liv. 37 (1876), 4-3-1876. SOUSA, 1927c.

⁴⁶¹ AHD. Entroncamento da linha ferrea do Douro. Cx. 1036, mç. 5, ofs. de 8-12-1878 e 20-12-1878. AHF. C/1188/010. Proyecto de puente internacional sobre el río Águeda, para la unión de los Caminos de Ferro do Douro y del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa en la línea Fregeneda a Barca d’Alba.

⁴⁶² SOUSA, 1927c: 268.

⁴⁶³ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre a ligação do Pinhão a Barca de Alva].

⁴⁶⁴ DCD, 4-5-1880: 1843.

onde poderiam partir três linhas, conforme o desfecho das conversações com Espanha: uma em direcção a Barca de Alva, outra em direcção a Trás-os-Montes e a terceira em direcção à linha da Beira Alta (como sugerira Magalhães Aguiar provocando o pânico em Salamanca que queria duas ligações independentes em direcção a Portugal)⁴⁶⁵.

Enquanto se discutia o projecto no parlamento, Casal Ribeiro procurava em Madrid obter do governo espanhol uma solução mais favorável aos interesses nacionais, mas os seus esforços não seriam coroados de sucesso antes de o projecto do governo se transformar em lei a 23-6-1880⁴⁶⁶. Casal Ribeiro continuava a sua operação de charme, invocando a amizade ibérica, o alto investimento financeiro e político feito por Portugal na linha do Douro, a necessidade de o Porto se ligar a Salamanca e a própria lei espanhola (de Dezembro de 1876) e ameaçando não levar o caminho-de-ferro à fronteira caso o ponto de bifurcação não fosse Boadilla. *Bluff* ou não, a verdade é que Casal Ribeiro vê os seus esforços coroados de sucesso em Julho de 1880 (confirmados por real ordem de 15-8-1880). Em Janeiro de 1881 é apresentado o projecto definitivo das linhas delineado pela SFP: o caminho-de-ferro partia de Salamanca e ia até Boadilla onde se bifurcava. Para Vilar Formoso passava por Martín de Yeltes, Ciudad Rodrigo e Espeja, numa extensão de 75 km. Para Barca de Alva, por Boada, Villares de Yeltes, Olmedo, Lumbrals, Hinojosa del Duero e à esquerda de Fregeneda, percorrendo uma distância de 72 km. Em termos de distância *real*, o projecto satisfazia, mas em termos de distância *virtual* (determinada pelas condições de tracção das linhas) nada se podia concluir sem mais detalhes, como asseverava sensatamente o engenheiro Justino Teixeira. Em todo o caso o projecto foi aprovado em Espanha em Maio e Junho de 1881⁴⁶⁷.

4.4.5.1.2 | BURNAY E O SP

Apesar das mudanças governamentais em Portugal e Espanha e de algumas divergências quanto aos prazos de construção, o concurso é aberto no país vizinho em Junho de 1881 com um prazo de cinco anos para cada uma das linhas. Era um mal menor para Portugal, que preferia um termo inferior (três anos), mas que pelo menos via garantida a abertura simultânea das duas linhas. A SFP propusera ainda acabar a linha de Barca de Alva em dois anos a partir do momento em que do lado português faltassem apenas 30 km para chegar à fronteira, algo que era inaceitável para o governo. Tudo parecia bem encaminhado, não fosse a desconfiança em relação à SFP e ao seu único interesse

⁴⁶⁵ AHD. Entroncamento da linha ferrea do Douro. Cx. 1036, mç. 5, ofs. de 18-5-1880 e 22-5-1880. AHF. C/1188/010. Proyecto de puente internacional sobre el río Águeda, para la unión de los Caminos de Ferro do Douro y del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa en la línea Fregeneda a Barca d'Alba. DCD, 18-5-1880 e 24-5-1880: 2155-2157 e 2299-2301.

⁴⁶⁶ FINO, 1883-1903, vol. 1: 409-411.

⁴⁶⁷ AHD. Entroncamento da linha ferrea do Douro. Cx. 1036, mç. 5, ofs. de 26-6-1880, 18-7-1880, 12-1-1881 e 18-1-1881. SANTOS, 1884, Documentos relativos ao caminho de ferro de Salamanca publicados no Diario do Governo, of. de 28-5-1880. SOUSA, 1927c. Ver mapas 30-23 e 30-24.

na linha de Vilar Formoso. Em Julho, o representante português em Espanha (visconde de Carnide) denuncia o seu temor em ver a SFP dar mais andamento à linha de Vilar Formoso por não acreditar que Portugal construísse em tempo útil a sua parte da linha do Douro até à fronteira⁴⁶⁸.

Na perspectiva de uma alteração do projecto por parte da SFP no sentido de beneficiar uma linha em prejuízo da outra formou-se no Porto a 1-7-1881 o SP que aglomerava os principais bancos e capitalistas do Porto, que por não estarem vocacionados para esta actividade, nomearam Burnay (homem com interesses na SFP) para seu representante⁴⁶⁹. O consórcio alegava que apenas pretendia apresentar-se a concurso e forçar a SFP a licitar sobre as duas linhas, mas acabaria por arrebatá-la a concessão e um subsídio do governo português. Argumentando que a sociedade francesa pretendia também alterar a directriz das linhas, o SP propõe-se lutar verdadeiramente pela concessão, na condição de o governo o auxiliar financeiramente com uma garantia de juro caso vencesse a praça. O governo aceita, pedindo ao SP que tenha em mente o objectivo de obrigar a SFP a licitar. No concurso, os dois interessados tentaram chegar a um acordo para garantir a construção simultânea e inalterada das linhas (fixando-se também uma penalização em caso de atrasos), mas o vencedor acabou por ser o cartel luso, abdicando os franceses do seu direito de preferência. Num último embate negocial, a SFP pedia uma semana para repensar a sua posição, enquanto que o SP reitera que apenas aceitaria o trespasse de toda a concessão e nunca um acordo tendo em vista a exploração das linhas. A SFP desistia do concurso. O SP acaba por ficar com a obrigação de construir as duas vias, pelo que se vê na necessidade de pedir ao governo que a garantia de juro se estendesse também à segunda linha (4-10-1881), um apoio meramente moral, alegava, dado o alto rendimento que se esperava da linha. Em troca o prazo de construção das linhas (em Espanha e em Portugal) era reduzido para três anos. O governo aceita, fixando apenas o encargo máximo em 135 contos/ano e a obrigatoriedade de as condições de tracção da linha de Salamanca a Barca de Alva não serem inferiores ao conjunto de Salamanca à Figueira (o que seria confirmado por portaria de 29-11-1883), e apresenta o acordo às cortes⁴⁷⁰.

Apesar dos protestos no parlamento (sobretudo contra o uso de dinheiro públicos para a construção de obras públicas em Espanha e contra o desrespeito pela etiqueta parlamentar) e fora dele, de uma proposta para tomar de arrendamento as linhas do Minho e do Douro (até Barca de Alva) por parte da FS&V e de propostas de Aguiar para a ligação do Porto a Salamanca através da linha

⁴⁶⁸ AHD. Entroncamento da linha ferrea do Douro. Cx. 1036, mç. 5, of. de 27-3-1881. Caminhos de ferro. Ligação por intermédio de pontes, cx. 1066, mç. 8, docs. 174 e ss. SANTOS, 1884, Documentos relativos ao caminho de ferro de Salamanca publicados no Diario do Governo, of. de 3-6-1881.

⁴⁶⁹ SP, 1882. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 175-176.

⁴⁷⁰ BAR. SANTOS, 1884, Documentos relativos ao caminho de ferro de Salamanca publicados no Diario do Governo, ofs. de 25-8-1881 e ss. FINO, 1883-1903, vol. 2: 52-53. SOUSA, 1927c.

da Beira Alta, a ajuda é concedida e o SP assegura a construção de ambas as linhas (lei de 22-7-1882 e contrato de 12-10-1882), para júbilo dos portuenses e dos accionistas dos bancos⁴⁷¹.

As obras iniciaram-se, mas foram caracterizadas por contratos fraudulentos, falta de direcção nos trabalhos e ignorância técnica, o que aliado à dificuldade da própria construção (o túnel em Carretera de Salamanca foi comparado ao de St. Gothard⁴⁷²) se traduziu em despesas avultadas desnecessárias, em atrasos e em má qualidade da construção: ficou tristemente célebre a substituição do carvalho pelo pinho nas travessas da linha (que obrigou a uma despesa adicional de 90 contos), a subempregada de muros que acabaram construídos sem argamassa de qualidade e se viram rapidamente em ruína ou o uso de carris provisórios na via definitiva⁴⁷³. Sobre este troço a JCOPM nunca foi ouvida a não ser para a avaliação de uma variante sugerida por Burnay à junção das duas secções que naturalmente era má para o estado, mas foi aceite por questões de tempo⁴⁷⁴.

Do lado português, a situação não era melhor. Apesar de o projecto já estar aprovado pela JCOPM desde Agosto de 1882⁴⁷⁵, as dificuldades do terreno temperaram o empenho do governo, de tal forma que só em 1-9-1883 era o caminho-de-ferro aberto à circulação até Foz Tua e em 1887 ao Pocinho (10-1-1887), Côa (5-5-1887) e Barca de Alva (Dezembro)⁴⁷⁶. A ligação à rede férrea espanhola foi motivo para uma grande festa, apesar dos contornos financeiros do negócio⁴⁷⁷.

Por esta altura já o SP havia formado a *Compañía del ferrocarril de Salamanca e la frontera de Portugal* (escritura de 8-1-1885) que deveria pagar a construção e a quem era entregue o subsídio do governo. As dificuldades financeiras eram na altura consideráveis⁴⁷⁸. A travessia do Águeda atrasou em muito a junção das linhas. Apesar de o projecto definitivo ser de Junho de 1884 (de Luciano Simões de Carvalho e de Alfredo Soares), só em Fevereiro de 1886 o ministério da guerra espanhol aceita a sua construção (com dois fornilhos de minas num dos pilares)⁴⁷⁹. Em 1887, mais uma vez do lado de Espanha, levantaram-se problemas quanto à inspecção da estrutura ao que se juntavam questões alfandegárias. Só em Novembro de 1887 nomeava Espanha os seus engenheiros

⁴⁷¹ AHP. Câmara dos Dignos Pares do Reino. Secção do Arquivo. 1882. Proposta de Fonseca Santos e Vianna por si e por um grupo de Banqueiros e commerciantes offerecendo ao Governo Portuguez o tomarem de arrendamento a exploração do caminho de ferro do Minho e Douro por contracto feito sob bases que apresenta, sec. 5, cx. 1, doc. 13. COLP, 1882: 246-247. ACP, 1883. SP, 1882. SOUSA, 1924a. Ver anexo 17.

⁴⁷² GUIMARÃES, 1888.

⁴⁷³ AHF. I/0273/001. Expedientes relativos a las consultas, denuncias y aclaraciones referentes al material en la línea de Salamanca a la frontera portuguesa. ESPREGUEIRA et al., 1889. CORDEIRO, 1999: 52-56. PINHEIRO, 1995: 342-343.

⁴⁷⁴ AHF. C/1188/010. Proyecto de puente internacional sobre el río Águeda, para la unión de los Caminos de Ferro do Douro y del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa en la línea Fregeneda a Barca d'Alba. AHMOP. JCOPM. Cx. 26 (1884), parecer 11098 (17-1-1884); cx. 29, parecer 12701 (5-10-1885).

⁴⁷⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 24 (1882), parecer 10050 (17-8-1882).

⁴⁷⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 32 (1887), parecer 14292 (9-5-1887). FINO, 1883-1903, vol. 1: 561; vol. 2: 172 e 221-222. GCF, a. 60, n.º 1449 (1-5-1948): 293. SILVA, 2004, vol. 2. SOUSA, 1927c. Ver mapas 30-23 e 30-24.

⁴⁷⁷ COSTA, 1951b.

⁴⁷⁸ SOUSA, 1924a. SOUSA, 1927c.

⁴⁷⁹ AHF. C/1188/010. Proyecto de puente internacional sobre el río Águeda, para la unión de los Caminos de Ferro do Douro y del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa en la línea Fregeneda a Barca d'Alba. AHMOP. JCOPM. Cx. 26 (1884), parecer 11523 (14-7-1884). ROPM, t. 17 (1886), n.º 195: 76.

que, em conferência com José Joaquim de Matos e Simões de Carvalho, deveriam submeter a ponte às provas da praxe. A recepção definitiva só acontecia em Abril de 1889, apesar de a ligação entre o Porto e Salamanca já estar em exploração desde Dezembro de 1887. A ligação a Vilar Formoso acabaria assim por ser realizada em primeiro lugar, como veremos, apesar de a base de todo este negócio ser precisamente a necessidade de se obterem ligações simultâneas⁴⁸⁰.

Para piorar a situação, o rendimento da linha não só era baixo como não cobria as despesas (contrariando assim o prognóstico de Almeida Pinheiro que esperava que o rendimento da linha do Douro duplicasse após a ligação a Espanha⁴⁸¹). Isto deveu-se a um traçado defeituoso que passava muito longe das localidades que servia (que por seu lado não dispunham de estradas de ligação) e ao facto de Portugal contar “*com o que não dependia de nós, esquecendo-nos que no reino visinho se pensaria de outra forma*”⁴⁸². O transporte do esperado trigo de Salamanca nunca justificou o investimento, muito embora a chegada do comboio a Barca de Alva tivesse sido muito proveitosa à transformação do Douro Superior e à cultura da vinha (e não só) da região⁴⁸³.

A situação dos bancos estava cada vez pior e os únicos beneficiários do negócio foram Henri Burnay e a SFP: esta, porque, praticamente arruinada, livrou-se dos encargos da construção das linhas até Salamanca e beneficiou da indemnização paga pelo SP pelo atraso na construção da obra; aquele, porque detinha poder absoluto no grupo de bancos portuenses, os quais ainda lhe pagaram, como seu delegado, 360 contos, fora as transferências irregulares de que era acusado⁴⁸⁴.

Mesmo assim, o SP propõe em 1887 a construção de um canal marítimo entre Leixões e o Douro (no sítio da Meia Laranja em S. João da Foz) cuja exploração poderia inverter a sua situação financeira⁴⁸⁵. O projecto não avança e o estado financeiro dos bancos agravava-se a ponto de em Março de 1888 assumirem perante o governo progressista que estavam em risco de não poder honrar os seus compromissos financeiros. Um acordo assinado com a Companhia Internacional dos Wagons-Lits e dos Grandes Expressos Europeus e com a direcção do Minho e Douro (em vigor desde 15-4-1889) em nada contribuiu para a melhoria da exploração das linhas⁴⁸⁶, pelo que o governo foi obrigado a intervir. Apesar de um relatório de 1889 desmentir os elevados custos de construção dos caminhos-de-ferro até Salamanca⁴⁸⁷, o executivo entregou ao SP a exploração do porto de Leixões e dobrou o apoio financeiro concedido anteriormente (para 270 contos). Em contrapartida, dever-se-ia formar uma nova empresa que assumisse o activo e o passivo do SP (lei de

⁴⁸⁰ DCD, 18-6-1889: 1286-1302. AHD. Caminhos de ferro. Ligação por intermédio de pontes. Cx. 1066, mç. 8, docs. 180-191, 203, 219, 221, 235-236, 257. SILVA, 2004, vol. 2.

⁴⁸¹ PINHEIRO, 1884: 135-136.

⁴⁸² PIMENTEL, 1890b: 45. Ver também KENDALL, 1894. GOMES, 1998: 13. PINHEIRO, 1995: 342-343.

⁴⁸³ MACEDO, 2009: 286.

⁴⁸⁴ CORDEIRO, 1999: 52-56. SOUSA, 1978.

⁴⁸⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), parecer 14739 (22-9-1887).

⁴⁸⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 38 (1892), parecer 22114 (22-9-1892). SANTOS, 1929.

⁴⁸⁷ ESPREGUEIRA et al., 1889.

29-8-1889), ficando ainda com a responsabilidade de construir o caminho-de-ferro entre a alfândega e Leixões⁴⁸⁸. Em 29-11-1889 o SP formava a CDCFP (companhia dominada pelo governo a quem arrenda os seus caminhos-de-ferro), que realmente conseguiu melhorar os resultados operacionais das linhas⁴⁸⁹. Contudo, ainda não se conseguia cobrir os custos da exploração, que estava em risco de paralisar, o que poderia levar o governo espanhol a revogar a concessão e a tomar conta dos dois caminhos-de-ferro. Para evitar esta situação o governo português coloca-os sob a administração da direcção das linhas do Minho e Douro, por conta da CFCFP (decreto de 5-4-1892), epílogo de uma linha *“tão onerosa e até hoje sem compensação”*⁴⁹⁰, desnecessária para o Porto, que já sobrevivia antes de ela existir e continuou a existir depois.

4.4.5.2 | OS AFLUENTES DA LINHA DO DOURO

Ainda antes da decisão de se construir o caminho-de-ferro do Douro, mas já com a linha no pensamento, foram surgindo sugestões para outras vias-férreas que lhe fossem transversais e servissem Trás-os-Montes.

4.4.5.2.1 | A LINHA DO TUA

Uma das linhas mais precocemente faladas foi a do Tua. No início da década de 1860, como vimos, um grupo de deputados de Trás-os-Montes ou por esta região eleitos, encabeçado pelo deputado Júlio do Carvalhal Sousa Teles, propõe por duas vezes um caminho-de-ferro americano, que, partindo de Mirandela e combinando com uma estrada em Abreiro, ligasse aquela cidade ao Pinhão, onde chegaria também uma via-férrea em leito próprio vinda do Porto⁴⁹¹.

Anos mais tarde, na apresentação do projecto de lei para a construção das linhas do Minho e Douro, as comissões de obras públicas e fazenda encaram a estrada de ferro pelo vale do Tua como o futuro troço da linha do Douro em direcção a Zamora passando por Bragança⁴⁹².

Novo silêncio se registaria sobre este empreendimento até 1875. Neste ano a ideia é retomada num projecto (apresentado por Tomás Ribeiro e assinado por outros deputados transmontanos, um portuense e um beirão de vários quadrantes políticos) para prolongar a linha do Douro na direcção

⁴⁸⁸ COLP, 1889: 376-378.

⁴⁸⁹ COLP, 1889: 496 e ss. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 175-176.

⁴⁹⁰ PACÔ-VIEIRA, 1905: 77. Ver também COLP, 1892: 94. GUICHARD, 1992. LEITE, 1929. SOUSA, 1927c. SOUSA, 1978.

⁴⁹¹ DL, sessões da câmara dos deputados de 9-3-1861, 16-2-1864, 12-3-1864, 19-4-1864, 20-4-1864 e 25-4-1864: 694-695, 436, 779, 1207, 1223-1224 e 1295. ABREU, 2006: 3.

⁴⁹² DL, sessão da câmara dos deputados de 4-5-1867: 1396-1399

nordeste e servir os recursos agrícolas e minerais de Trás-os-Montes⁴⁹³. Na AECP, Campos e Silva, director de obras públicas em Bragança, asseverava que o terreno só se propiciava à via reduzida e para Veríssimo Guerreiro e Sousa Brandão uma linha pelo vale do Tua seria a solução ferroviária mais central à província, mesmo que se ficasse a curto prazo por Mirandela⁴⁹⁴.

Seria como via nacional que a linha do Tua se realizaria, tendo defensores em Eduardo José Coelho, Pires Vilar e sobretudo no bispo de Bragança (José Maria Ferrão Martens, irmão de Martens Ferrão) e em Sousa Brandão (que a estudara juntamente com Pereira Dias e o condutor Barnabé Roxo) o aval técnico (era considerada pelo engenheiro no seu plano de 1880 como a linha com mais futuro, no que era acompanhado pela JCOPM)⁴⁹⁵. Também o empresário Clemente Meneres, depois de realizar avultados investimentos no nordeste, patrocinou o projecto, *inventando* sublevações dos plácidos transmontanos em prol de melhoramentos na sua província. Ao mesmo tempo, obtinha apoios em parlamentares influentes, que procuravam adquirir quintas em Trás-os-Montes⁴⁹⁶. No parlamento o irmão de Martens Ferrão por três vezes pede a linha do Tua entre os pares (chegando mesmo a afirmar que havia votado a favor da linha da Beira Alta em troca daquele melhoramento), conseguindo à terceira a anuência do ministro das obras públicas Hintze Ribeiro⁴⁹⁷. Sentida ou não tal promessa, a verdade é que a estação de Foz Tua na linha do Douro foi construída de modo a receber no futuro uma segunda linha para norte⁴⁹⁸.

Todavia, só em 1883 o governo se predispôs a levar os comboios a Trás-os-Montes através de uma linha em bitola reduzida que seguisse desde Foz Tua até Mirandela, tentando atrair capitais através de garantia de juro. Ao mesmo tempo, ordenava ao engenheiro Almeida Pinheiro (portaria de 11-1-1883) um novo estudo pela margem esquerda do rio (seria aprovado pela JCOPM em Setembro deste ano)⁴⁹⁹. O projecto transformou-se na lei de 26-4-1883, em consequência da qual se abriu concurso (decreto de 28-9-1883), que ficaria vago por questões ligadas à remição da linha pelo estado⁵⁰⁰. Clemente Meneres procurou interessar no projecto o banqueiro Burnay e os irmãos Pereire, mas não o conseguindo, propôs-se ele próprio levar a cabo a obra, mas acaba por desistir da sua pretensão, graças ao surgimento de um novo interessado⁵⁰¹. Depois de alterado o articulado sobre a remição da linha, o concurso é reaberto (decreto de 22-11-1883), apresentando-se unica-

⁴⁹³ DCD, 6-2-1875: 334.

⁴⁹⁴ ROPM, t. 9 (1878), n.º 97: 42-45; t. 10 (1879), n.ºs 109-110: 43-57; n.º 115: 372-378.

⁴⁹⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 25 (1883), parecer 10305 (8-1-1883). DCD, 23-2-1880 e 18-3-1881: 541-542, 1065. BRANDÃO, 1880. SALES, 1983: 111. Ver anexo 17 e mapas 30-31.

⁴⁹⁶ ALVES, 2007: 124-125.

⁴⁹⁷ DCDPR, 3-4-1878, 9-2-1881 e 19-4-1882: 277-278, 139-140 e 427-428.

⁴⁹⁸ CNDP. Caminhos de Ferro do Estado. Construção. Direcção da construção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro. Linha do Douro. 8ª Secção. Estação provisória do Tua. Memória descritiva. 29 de Dezembro de 1882. Cx. 130 (1912), proc. 130/10. Parecer da JCOPM. 29 de Janeiro de 1883, cx. 130 (1912), proc. 11.

⁴⁹⁹ DCD, 12-2-1883 e 6-3-1884: 310-313 e 515.

⁵⁰⁰ COLP, 1883: 97-98 e 285-292. FINO, 1883-1903, vol. 1: 562-564.

⁵⁰¹ ALVES, 2007: 125.

mente o conde da Foz que toma conta da concessão por contrato provisório de 24-12-1883 e definitivo de 30-6-1884 (lei de 26-5-1884)⁵⁰².

A partir deste momento o concessionário empenha-se na obra e em 9-8-1884 e 30-6-1885 apresenta dois projectos pela margem esquerda do Tua, o que contrariava os estudos de Sousa Brandão que preferia a margem contrária. Esta questão invadiu o parlamento, motivando inflamadas intervenções de Teixeira de Sampaio, deputado nascido e eleito em Alijó, que exigia que a directriz se estabelecesse na margem direita (como aconselhara Sousa Brandão) e chegou mesmo a criticar os projectos pela orla oposta apesar de não ter formação para tal⁵⁰³. No entanto os seus intentos não seriam coroados de sucesso e o governo seguiria a opinião do concessionário (pela margem esquerda), pois os seus projectos ofereciam condições de tracção vantajosas tendo em conta a natureza do terreno: o traçado contava com mais de 60% de rectas e quase 50% de patamares, nunca se atingindo o declive máximo imposto por lei e contrato. O governo aceita a opinião do seu corpo consultivo e autoriza o início dos trabalhos, a cargo do engenheiro Dinis Moreira da Mota. Mais tarde, permite também o trespasse da concessão à CNCF (portaria de 29-9-1884 e decreto de 1-10-1885)⁵⁰⁴.

Foi um empreendimento difícil, em virtude das características orográficas da região que determinaram que “*o comboio, aberto na rocha viva da montanha a pique, serpeja[sse], cá no alto, acompanhando as curvas duras do contorcido rio no fundo de um vale estrangulado, feito de altas serras de penedos a despenharem-se*”⁵⁰⁵. Durante a construção, a JCOPM aprovou os planos propostos (com correcções a alguns troços ao longo de 1886), mas mostrava-se muito pessimista quanto ao futuro rendimento da linha, dada a escassez demográfica da região e as dificuldades de acesso às estações. A indefinição quanto ao uso comum da estação de entroncamento na linha do Douro atrasou também a construção (o acordo só seria estabelecido por juízo arbitral de 27-11-1888)⁵⁰⁶.

Numa primeira fase o comboio serviria apenas a região até Mirandela, onde chegou em Setembro de 1887 numa cerimónia que mereceu a presença do rei⁵⁰⁷. No entanto, a obra apresentava muitos defeitos de construção e falta de pessoal pelo que a abertura definitiva à exploração só se verificou em 1888. Nos primeiros anos, a sua receita era inferior à despesa, em virtude da pobreza popu-

⁵⁰² COLP, 1883: 359-367 e 406 e ss.; 1884: 190-210 e 307-313.

⁵⁰³ DCD, 6-3-1884, 18-3-1884, 13-5-1884, 16-1-1885, 24-1-1885 e 8-2-1886: 512-513, 519, 732-733, 1558-1561, 1564, 117-118, 236 e 403

⁵⁰⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 27 (1884), parecer 11627 (1-9-1884). COLP, 1884: 429 e 556 e ss. BARATA, 1945. CORDEIRO, 2011. SILVA, 2004, vol. 2.

⁵⁰⁵ Apud. ABRAGÃO, 1956a: 228. Ver mapa 30-26 e anexo 20.

⁵⁰⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 29 (1885), parecer 12791 (9-11-1885); cx. 30 (1886), pareceres 13339 (13-5-1886) e 13442 (25-6-1886); cx. 31 (1886), parecer 13877 (16-12-1886). COLP, 1888: 405. FINO, 1883-1903, vol. 2: 256-257; vol. 3: 11-14. ABREU, 2006: 7.

⁵⁰⁷ FINO, 1883-1903, vol. 2: 214; vol. 3: 104-105. GCF, a. 63, n.º 1505 (1-9-1950): 258. ORNELAS, 1949. SOUSA, 1924-1925.

lacional da região que atravessava e da falta de ligação a Bragança. O governo foi obrigado a pagar a totalidade do juro que garantia, numa situação que se prolongou durante a década de 1890⁵⁰⁸.

Nos anos seguintes surgiram propostas e representações no parlamento para prolongar a linha até Bragança (uma ideia já antes elogiada por João Crisóstomo) e Viseu. Em 1888 e 1890 Eduardo José Coelho e Lopes Navarro (ambos deputados transmontanos eleitos na altura por Bragança), propõem ao parlamento a primeira daquelas vias, perspectivando o prolongamento até Espanha. Em 1888 o governo progressista incluía esta mesma ligação no seu plano de complemento da rede ao norte do Mondego. Um estudo sobre a extensão a Bragança chegou a dar entrada no ministério em 1-12-1888. Quanto à conexão a Viseu, a responsabilidade do seu exame seria entregue a Francisco Perfeito de Magalhães. Contudo, nem uma, nem outra se tornariam realidade no imediato⁵⁰⁹.

Ao longo da década de 1890, as soluções para incluir Bragança na rede continuaram a aparecer (Morais Zagury), quanto mais não fosse através de sistemas mais económicos (*decauville*). Porém, a época não se propiciava a novas despesas, bem pelo contrário⁵¹⁰. O renascimento da política de investimento em caminhos-de-ferro, consubstanciada nos planos de Elvino de Brito de 1898-1899, não esqueceu Trás-os-Montes nem a linha do Tua, que seria prolongada até Bragança e Viseu. Só a primeira seria realizada (já no século XX), no âmbito da estrutura legal e financeira criada pelo ministro, permanecendo a linha de Foz Tua a Viseu no conjunto de projectos abortados⁵¹¹.

4.4.5.2.2 | O CAMINHO-DE-FERRO DO SABOR

Além da linha do Tua, pensou-se também em construir uma ferrovia mais a leste que, entroncando na linha do Douro, servisse o planalto de Miranda e as regiões mineiras de Roboredo, Freixo de Espada à Cinta, Moncorvo, Sto. Adrião e Mogadouro e captasse o tráfego internacional de Zamora. Simultaneamente, e mais importante, fazia parte da grande linha interior de norte a sul sugerida pela JCOPM em 1875 e defendida pela AECP na discussão de finais dos anos 1870. No parlamento, só tardiamente seria falada. Em 1877 Tomás Ribeiro refere-se a ela como forma de acabar com o isolamento de Trás-os-Montes. Em 1880 mereceu também a atenção de Sousa Brandão no seu plano de rede para o norte do Douro. Para João Crisóstomo a linha era prioritária⁵¹².

⁵⁰⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 34 (1888), parecer 15179 (19-1-1888). FINO, 1883-1903, vol. 2: 245-246; vol. 3. PIMENTEL: 1890b. SOUSA, 1914-1915: 113-115.

⁵⁰⁹ AHMOP. JCOPM. Cx. 25 (1883), parecer (em separado) 10305 (8-1-1883); Processos individuais. Francisco Perfeito de Magalhães. DCD, 27-4-1888 e 11-7-1890: 1246 e 1157. GCF, a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 44; a. 62, n.º 1487 (1-12-1948): 695. ABREU & RIVAS CALVO, 2006. PEREIRA, 2010b. PEREIRA, 2011i.

⁵¹⁰ DCD, 7-2-1896, 29-2-1896 e 7-2-1898: 220 e ss., 381 e ss. e 240-242. GCFPH, a. 8, n.º 179 (1-6-1895): 170; a. 10, n.º 224 (16-4-1897): 119. DAVIES, 1998: 84.

⁵¹¹ PORTUGAL, 1899a. DAVIES, 1998. TORRES, 1936.

⁵¹² AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), parecer 6418 (7-1-1875); cx. 25 (1883), parecer (em separado) 10305 (8-1-1883).. DCD, 28-3-1877: 823-826. ROPM, t. 9 (1878), n.º 97: 42-45. BRANDÃO, 1880.

Enquanto se não fixou o ponto de saída internacional da linha do Douro, a opção do vale do Sabor foi avançada como uma das possibilidades. Durante a discussão do negócio da ligação a Salamanca foi sugerida pelos seus opositores como alternativa e, mesmo depois de fixada a saída em Barca de Alva, continuou a ser alvitrada por Mariano de Carvalho, que, contudo, como ministro da fazenda não a incluiu no plano de complemento da rede a norte do Mondego⁵¹³.

A ausência de uma linha pelo extremo oriente da província foi um erro para o insuspeito engenheiro Costa Serrão (era alentejano e não se lhe conhece nenhuma ligação a Trás-os-Montes): corrigia uma lacuna de mais de 400 km nas ligações a Espanha (entre Barca de Alva e Valença) e traria para o Porto todo o tráfego da província de Zamora. Repetia os argumentos invocados em defesa da linha de Salamanca, apenas mudando o nome da província espanhola. A nível interno, Serrão previa a viabilização da exploração dos jazigos mineiros entre o Sabor e o Douro (sobretudo o de Roboredo, verdadeira *montanha de ferro*) e o estabelecimento no Pocinho de uma indústria metalúrgica em larga escala. Nestes termos, o caminho-de-ferro deveria empregar a bitola larga⁵¹⁴.

Uma alternativa original foi imaginada pelo engenheiro Rego Lima: de modo a aproveitar o potencial mineiro de Moncorvo construía, em vez de um caminho-de-ferro ordinário, um *caminho-de-ferro aéreo* desde aquela região até à foz do Sabor, o qual, só pela economia conseguida na construção, já compensava o investimento⁵¹⁵.

O que realmente se fez foi um estudo (apresentado em 1889), provavelmente ordenado pelo governo, no âmbito dos seus esforços para reconhecer as possibilidades de construção de mais vias-férreas no norte (que redundou na proposta de 1-6-1888). Os engenheiros António de Albuquerque de Amaral Cardoso, José Lourenço de Azevedo e Manuel Lopes Monteiro) sugeriam a construção de uma linha desde o Pocinho até à fronteira em direcção a Zamora, passando por Miranda do Douro. Concluíram que a construção em via larga seria muito cara, tendo adoptado a via estreita com condições limitadas (raios de curva a descer aos 60 m e declives a subir aos 30 mm/m)⁵¹⁶.

Não se realizando nenhum destes projectos, foi uma vez mais lembrada no parlamento pelo transmontano Lopes Navarro em 1890 (juntamente com um ramal que a ligasse transversalmente à linha do Tua)⁵¹⁷. No final do século a linha seria estudada e incluída no plano geral a norte do Mondego, mas só no século XX se viria a tornar uma realidade⁵¹⁸.

⁵¹³ DCD, 28-3-1877, 22-5-1882, 23-5-1882, 1-6-1882, 3-6-1882, 17-2-1883 e 11-7-1890: 823-826, 1585-1602, 1764-1766, 1781-1791, 2031-2036, 369 e 1157. SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre o complemento da rede ao norte do Mondego].

⁵¹⁴ SERRÃO, 1890.

⁵¹⁵ LIMA, 1890.

⁵¹⁶ SOARES, 1938. PEREIRA, 2010b. PEREIRA, 2011i.

⁵¹⁷ DCD, 10-5-1890: 158-159.

⁵¹⁸ PORTUGAL, 1899a. GCF, a. 11, n.º 248 (16-4-1898): 124; a. 51, n.º 1226 (16-1-1939): 84. SILVA, 2004, vol. 2.

Embora a linha pelo vale do Corgo só tenha sido construída no século XX, um caminho-de-ferro entre a Régua e Vila Real foi imaginado logo desde 1851 (pelo engenheiro Albino de Figueiredo, que a encarava como continuação da linha do Douro). Anos depois, em 1865, Sá da Bandeira concordava: a linha do Douro deveria dirigir-se do Porto à Régua, subir até Vila Real e depois prolongar-se por Mirandela, Bragança e Zamora, de modo a afastar-se e não fazer concorrência à previsível linha da Beira Alta. Em 1867, quando se discutiam no parlamento as linhas do Minho e Douro, o legitimista Pinto Coelho retoma a ideia, alterando o término da via-férrea para Chaves⁵¹⁹.

Apesar dos alvitre, as primeiras realizações teriam de esperar pela década de 1870. Por decreto de 16-12-1873 e alvará de 20-5-1874 é concessionado um caminho-de-ferro americano de Vila Real à Régua (a Maximiliano Schrek que depois o trespassou à Companhia Transtagana) no qual se chegaram a realizar, em 1877, alguns ensaios com locomotivas da sociedade suíça Winterthur (destinadas a vencer grandes declives e curvas apertadas), que, contudo, não convenceram a JCOPM⁵²⁰.

O americano também não convenceu alguns deputados que em 1-3-1875 propõem um caminho-de-ferro em leito próprio e bitola de 1 m a começar na Régua e a terminar em Chaves, passando por Vila Real e Vila Pouca de Aguiar. A fertilidade agrícola da zona (que não era valorizada nos mercados por falta de comunicações), a intensa produção vinícola, a procura das termas de Pedras Salgadas e Vidago (dois dos proponentes – Falcão da Fonseca e José Pedro António Nogueira – eram fundadores da empresa exploradora das águas de Vidago) e o abandono a que tinha sido votado Trás-os-Montes eram razões, no entender destes parlamentares, para justificar a linha, da qual o estado retiraria um grande rendimento se recorresse à mesma forma de financiamento empregue nas linhas do Minho e Douro. O diploma foi enviado às comissões mas de lá não saiu⁵²¹.

Anos depois, a linha seria riscada do mapa por alguns engenheiros da AECP, dada a sua dificuldade, sendo preferível uma ligação oblíqua até Vila Real desde Amarante ou Caíde⁵²². No entanto, seria incluída pela CPPF e pela CCFG, como vimos, nos seus projectos de prolongamento das respectivas vias por Trás-os-Montes. Apesar de ter merecido o aval positivo das comissões de obras públicas e fazenda, nunca seria realizado, nem mesmo após o elogio que mereceu de Sousa Brandão no seu plano de rede a norte do Douro e de João Crisóstomo na apreciação a este⁵²³.

⁵¹⁹ DL, sessão da câmara dos deputados de 10-5-1867: 1467; sessão da câmara dos pares de 23-12-1865: 3004-3005. ALMEIDA, 1851: 21-23. TORRES, 1936.

⁵²⁰ AHMOP. JCOPM. Cx. 20 (1876-1877), parecer 7637 (27-12-1877). Cx. 21 (1878), parecer 7773 (16-5-1878). COLP, 1874: 94. DAVIES, 1998: 261.

⁵²¹ DCD, 1-3-1875: 568-569.

⁵²² ROPM, t. 9 (1878), n.º 97: 42-45. Ver anexo 16 e mapas 30-30.

⁵²³ AHMOP. JCOPM. Cx. 25 (1883), parecer (em separado) 10305 (8-1-1883). SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre o prolongamento da linha do Porto à Póvoa e Famalicão por Trás-os-Montes]. BRANDÃO, 1880.

Após alguns anos de interregno, esta linha é novamente abordada no parlamento durante a discussão do projecto de lei para as vias-férreas da Beira Baixa, Tua e Viseu. Um grupo de deputados onde imperava a ligação à região e aos regeneradores retoma a antiga ideia de Sá da Bandeira e requer estudos para um caminho-de-ferro de via larga desde a Régua por Vila Real, Vila Pouca de Aguiar, Mirandela e Zamora e para um caminho-de-ferro transversal de via estreita ligando Mirandela a Chaves e Bragança⁵²⁴.

Dois anos depois surgiam duas novas soluções, ambas apresentadas a 9-6-1885. A primeira, de iniciativa totalmente regeneradora e de *campanário*, assumia-se como uma renovação do projecto de 1-3-1875, apenas adicionando a praga da filoxera à lista de justificações do projecto. De sentido político oposto, mas de sentido material idêntico e com iguais motivações de índole local, era o segundo projecto que pretendia pôr cobro ao isolamento a que se encontrava votada a região a quem nada serviam as linhas do Tua ou do Douro. Estes dois projectos acabariam por se fundir na renovação de iniciativa de 5-2-1886 (na sequência da qual Francisco Perfeito de Magalhães e Justino Teixeira são nomeados para estudar a dita linha pelo vale do Corgo a terminar na projectada via entre Foz Tua e Viseu ou em Vila Franca das Naves⁵²⁵), mas os resultados práticos foram igualmente nulos. A mesma sorte conheceria uma proposta da CCFG para prolongar a sua linha até Chaves e daqui até à Régua levada ao parlamento por um grupo de deputados progressistas e regeneradores de Guimarães, Chaves, Fafe e Celorico de Basto⁵²⁶.

O grande projecto do governo progressista de 1888-1890 de completar a rede ao norte do Mondego incluiu a linha do Corgo complementada a sul com uma ligação a Vila Franca das Naves por Lamego e Moimenta da Beira (proposta sugerida uns meses antes pelo deputado da Guarda, Simões Ferreira, e dois anos antes no reconhecimento militar da rede). A atender aos estudos feitos nessa época e já no século XX (até Lamego), seria uma das linhas mais curvilíneas e de difícil construção de Portugal sobretudo na aproximação ao Douro⁵²⁷. O projecto de passagem de comboios por Lamego em trânsito quer para a linha da Beira Alta quer para a linha do Douro não era novidade. Já em 1875 quando se discutiam as linhas da Beira, o lamecense visconde de Guedes Teixeira ventilou a possibilidade de um ramal ligando Mangualde, Viseu, Moimenta da Beira e Lamego, fomentando as relações comerciais que tradicionalmente se mantinham entre as regiões e aproximando-as do

⁵²⁴ DCD, 17-2-1883: 372-373.

⁵²⁵ AHMOP. CSOPM. Cx. 45 (1895), parecer 25792 (21-11-1895). Processos individuais. Francisco Perfeito de Magalhães (despacho de 30-6-1886); Augusto César Justino Teixeira.

⁵²⁶ DCD, 9-6-1885, 5-2-1886, 20-3-1886: 2162-2164, 298 e 660-661.

⁵²⁷ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886, div. 3/20/35/1: 12 e ss. AHMOP. JCOPM. Cx. 31 (1886), parecer 13700 (4-10-1886). DCD, 10-3-1888: 716. GCF, a. 22, n.º 511 (1-4-1909): 107. GCFPH, a. 1, n.º 16 (1-11-1888): 234 e 245-246. FERREIRA, 1999. SOUSA, 1907e. Ver mapa 30-27.

Porto. Em 1879, o visconde é secundado por Pinheiro Osório, que propõe a continuação do ramal de Viseu por Lamego até à Régua⁵²⁸.

Na década de 1890, a falta de recursos disponíveis para a construção não significou a paralisação do ministério, pois outras tarefas foram mantidas, entre elas os estudos. A elaboração do projecto da linha da Régua a Chaves ficou a cargo do director de obras públicas de Vila Real, António Maria Kopke de Carvalho, de António Sarmento e Armando de Andrade (1895). O primeiro sugeriu inicialmente a aplicação do sistema empregue no caminho-de-ferro de St. Gallen (cremalheira), mas depois conseguiu evitar este sistema e dispôs-se a angariar ele próprio o capital para realizar a obra, desde que o estado lhe garantisse um determinado rendimento. As primeiras análises apontavam para um custo de 47 contos/km, mas novas prospecções concluíram que era possível aplicar curvas até 120 m de raio e declives até 50 mm/m, o que baixava o custo para 20 contos/km⁵²⁹. É provavelmente com base neste estudo que no ano seguinte o deputado Carneiro de Moura relembra a linha no parlamento⁵³⁰ e que em 1896 Alberto da Cunha Leão e António Júlio Pereira Cabral propõem ao governo a construção de uma linha pelo vale do Corgo da Régua à fronteira por Chaves (contra a qual protestou Braga que pretendia uma ligação directa a esta cidade⁵³¹). Pediam apenas algumas isenções fiscais, o que obrigou a audição parlamentar (decreto de 1-4-1897 e lei de 14-7-1898). Mais tarde, em face da dificuldade de obterem os capitais necessários, procuraram obter junto do governo uma garantia de juro. Malgrado a pressão dos deputados transmontanos Ribeiro Coelho e Teixeira de Sousa (um progressista, o outro regenerador), o governo apenas pôde oferecer as ditas isenções e a linha não se fez no imediato⁵³².

4.4.5.2.3 | PELO TÂMEGA

Tal como as anteriores, também a linha pelo vale do Tâmega foi precocemente debatida nas câmaras, ainda antes da linha do Douro ser sequer uma realidade. Em 1864 (e depois em 1866), durante a discussão do projecto de Sá Nogueira, Magalhães Aguiar e Júlio do Carvalhal Sousa Teles propõem um caminho-de-ferro pelo vale do Tâmega que passasse por Amarante e se dirigisse a Chaves. As dificuldades encontradas depois de Cavez, porém, desincentivaram a construção⁵³³.

Em 1878 um grupo de cidadãos de Marco de Canaveses requer ao governo o estabelecimento de uma estação entre a sua estação ferroviária e Vila Meã, por comodidade de serviço e por se

⁵²⁸ DCD, 15-3-1875 e 23-4-1879: 1081-1086 e 1324.

⁵²⁹ AHMOP. CSOPM. Cx. 45 (1895), parecer 25792 (21-11-1895). GCFPH, a. 8, n.º 187 (16-12-1895): 378; a. 9, n.º 187 (16-3-1896): 198; n.º 199 (1-4-1896): 102; n.º 200 (16-4-1896): 123; n.º 206 (16-7-1896): 219-220.

⁵³⁰ DCD, 17-4-1896: 1037.

⁵³¹ GCFPH, a. 10, n.º 224 (16-4-1897): 124.

⁵³² DCD, 22-7-1897, 7-2-1898 e 22-3-1898: 348-352, 240-242 e 677. FINO, 1883-1903, vol. 3: 349-360.

⁵³³ DL, sessão da câmara dos deputados de 9-5-1864: 1475. ROPM, t. 9 (1878), n.º 97: 42-45. DAVIES, 1998: 125.

poder prestar a acolher uma linha que seguisse depois pelo vale do Tâmega até Chaves. Tanto a JCOPM como o engenheiro director da linha do Douro concordam. A estação ter-se-á feito, mas a linha não, apesar de Sousa Brandão a considerar primordial na rede ao norte do Douro⁵³⁴.

Em 1886 uma portaria do governo progressista ordenava a Justino Teixeira o estudo de um caminho-de-ferro que vindo de Chaves descesse o Tâmega até ao Douro, subindo depois o vale do Paiva até S. Pedro do Sul e Viseu onde entroncaria no ramal que daqui se dirigia à Beira Alta⁵³⁵.

No entanto, ao passo que as linhas do Tua e do Corgo eram amiúde mencionadas no parlamento, a do Tâmega passou longos anos sem ser referida, em virtude de a preferência da ligação a Chaves recair sobre os traçados pelo Corgo ou a partir de Braga. O estudo de Justino Teixeira estimulou o interesse dos deputados Silva Cordeiro e Teixeira de Vasconcelos (II), que alertavam para a necessidade de aproximar Chaves do Porto e de alargar os mercados dos vinhos do Basto, aproveitando ainda a vontade dos seus colegas progressistas em completar a rede ao norte do Mondego⁵³⁶.

No entanto, a mera vontade de alguns não foi suficiente para tornar a linha do Tâmega em realidade. Os vizinhos do rio tiveram de esperar pelo século XX para a ver construída, mas somente até às terras de Basto, nunca chegando a Chaves⁵³⁷.

4.5 | LINHAS URBANAS DO PORTO

Tal como Lisboa, também o Porto teve direito a caminhos-de-ferro em leito próprio dentro da cidade. A sua projecção começou a tomar contornos a partir do momento em que se fixou a estação principal num ponto demasiado excêntrico à cidade. Apesar de Sousa Brandão ter asseverado ainda na década de 1860 a possibilidade de se levar o caminho-de-ferro ao centro do Porto, a aversão a túneis e a expropriações elevadas tolheu a sua proposta. Pouco depois de inaugurada a estação de Campanhã, os defeitos dessa excentricidade confirmaram-se, o que, aliado à sua pequena dimensão, prometia levantar sérios problemas à exploração, apressando novos projectos para levar os comboios ao coração da cidade e ao Douro⁵³⁸.

4.5.1 | LIGAÇÃO AO RIO E RAMAL DA ALFÂNDEGA

O primeiro projecto para uma ligação entre a estação principal e a alfândega nova do Porto é apresentado ainda antes de existirem estas infra-estruturas. Em 1864 a alfândega nova estava em

⁵³⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 21, parecer 7737 (15-4-1878). DAVIES, 1998: 125.

⁵³⁵ COLP, 1886: 187.

⁵³⁶ DCD, 16-3-1888, 25-4-1888 e 8-5-1888: 804-805, 1221 e 1463-1464.

⁵³⁷ FERREIRA, 1999. SILVA, 2004, vol. 1. TORRES, 1936.

⁵³⁸ DCD, 3-4-1878: 898-899.

construção e a estação principal apenas contratada para o campo do Cirne. Neste ano M. Roumeaux e J. Bustelle propõem a realização de obras na barra do Douro, incluindo um caminho-de-ferro até à estação terminal da linha do norte, projecto que acabaria por cair por falta de meios financeiros⁵³⁹.

Dez anos depois, com a estação já fixada nos arredores da cidade, surge nova proposta da autoria de Mendes Guerreiro e João Joaquim de Matos para a ligar ao Douro através do rio Tinto. A economia calculada em termos de transporte (9,4 contos) não foi porém tida como suficiente para estabelecer uma linha com declives até 33 mm/m e curvas de somente 200 m de raio. A diferença de nível entre a estação de Campanhã e o rio implicava declives desta natureza e prometia dificultar a tarefa dos engenheiros⁵⁴⁰. Por esta altura, Nogueira Soares previa uma solução mais ambiciosa com uma linha que desde Leixões viesse pelo litoral até à alfândega e que daqui se ligasse a Campanhã por meio do ramal em estudo⁵⁴¹.

Em 26-3-1878, é publicado um projecto de João Gualberto Póvoas (endereçoado à direcção da construção dos caminhos-de-ferro de Minho e Douro) para uma linha entre um ponto a 3 km de Campanhã e o Douro. Apesar de as condições técnicas serem aceitáveis, o facto de a via não começar na estação valeu a reprovação da JCOPM. Num segundo ensaio, o início da estação é colocado em Campanhã, mas em contrapartida o raio mínimo desce aos 218 m e o declive máximo aos 33 mm/m. Uma vez mais a JCOPM recusa⁵⁴².

Quando se decretou a construção da ligação da estação ao rio Douro (lei de 23-6-1880) já existia um outro projecto com condições técnicas aceitáveis mas que elevava o seu preço a 79 contos/km. Por portaria de 9-10-1880 são ordenados novos estudos (provavelmente a Justino Teixeira) que melhorassem as condições de tracção, apesar de por esta altura Adolfo Loureiro, Nogueira Soares e Pereira da Silva concluírem que a barra do Douro nunca poderia ter suficientes condições de acessibilidade para justificar o investimento (preferindo um novo porto em Leixões). Aliás, já em 1855 John Rennie dizia o mesmo depois de vários projectos para melhorar a barra do Douro se terem mostrado infrutíferos⁵⁴³.

Nesta ocasião, projectou-se levar o caminho-de-ferro até à alfândega nova em Miragaia, num projecto de 3-2-1881 de Justino Teixeira (com variantes dos engenheiros Figueiredo, Anastácio de Carvalho e Luciano Simões de Carvalho). Em virtude da maior extensão, permitia obter melhores condições de tracção. Em contrapartida, aumentava as dificuldades de construção (sobretudo por passar muito perto do suporte da ponte Maria Pia) e elevava o custo até 100 contos/km (devido às

⁵³⁹ AHMOP. COPM. Liv. 20 (1864): 537-539.

⁵⁴⁰ CARVALHO, 1887. PEREIRA, 2011g.

⁵⁴¹ ALVES & DIAS, 2001: 96.

⁵⁴² AHMOP. JCOPM. Cx. 23 (1880), pareceres 8726 (22-4-1880) e 8869 (23-9-1880). CARVALHO, 1887.

⁵⁴³ CARVAHO, 1887. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 315-316 e 407-408. RENNIE, 1856. SOUSA, 1931. SOUSA & ALVES, 2002: 23-27, 34 e ss., 72 e 76.

expropriações). Todavia, estas condicionantes não foram suficientes para impedir a aprovação do projecto por portaria de 11-3-1881⁵⁴⁴. A construção foi contratada a 17-6-1881 e iniciada em Julho, devendo estar terminada daí a 18 meses. Dificuldades na expropriação de terrenos, sobretudo na zona da Corticeira (onde estava sedeadada pelo menos uma fábrica cerâmica⁵⁴⁵), levaram a uma alteração do projecto no sentido de *enterrar* a linha, que paradoxalmente acabou por o tornar melhor (projecto de 13-12-1884, aprovado por portaria de 15-7-1885 e contratualizado a 15-12-1885, e dupla prorrogação do prazo até 17-12-1885 e 15-12-1887). Mais tarde, perante os protestos da ACP, nova alteração é introduzida no sentido de se alterar o local da estação na alfândega por o local escolhido ser demasiado acanhado (portarias de 21-6-1886 e 30-12-1887)⁵⁴⁶. A linha foi inaugurada em 8-11-1888. Media 3,8 km, cada um dos quais custando 136 contos, e terminava num espaço demasiado restrito, pelo que no parlamento surgiram pedidos dos deputados portuenses para obras nos cais, à semelhança do que se fazia em Lisboa, desde a alfândega até à ponte Luís I para aproveitar melhor o ramal e a apropriação comercial de Leixões⁵⁴⁷.

4.5.2 | DE CAMPANHÃ AO CENTRO DA INVICTA

A par da necessidade de ligar a estação de Campanhã ao rio, existia ainda a precisão de a *aproximar* de um ponto central da cidade afastado da marginal. Isto foi percebido logo desde que se optou por colocar a estação no lugar de Pinheiro e sobretudo após se ter alcançado que a capacidade da gare central das linhas do norte, Minho e Douro não era suficiente para albergar todo o tráfego.

Logo em 1877, Boaventura José Vieira, enquanto director dos caminhos-de-ferro do Minho e Douro, chamava a atenção para esta situação e apoiava a proposta de João Joaquim de Matos para levar a linha desde Campanhã até S. Lázaro (Fontainhas), onde se aproveitaria o edifício da biblioteca municipal para a estação⁵⁴⁸.

O ramal da alfândega abriu portas para uma solução. À medida que caminhava em direcção à ribeira, surgia a ideia de dele sair um outro troço até uma estação perto da praça D. Pedro (portaria de 21-1-1886). Com a chegada de comboios à alfândega, essa ideia ganhou forma, pensando-se em dividir o tráfego: mercadorias para a alfândega e passageiros para a estação central. É por estes tempos que Hippolite de Baère propõe à câmara do Porto a construção de uma nova estação central

⁵⁴⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 28, parecer 12257 (23-1-1885); cx. 33 (1887), parecer 14986 (12-12-1887). CARVALHO, 1887.

⁵⁴⁵ CARVALHO, 1896. PEREIRA, 2009: 12-13.

⁵⁴⁶ COLP, 1886: 315-316. FINO, 1883-1903, vol. 2: 222.

⁵⁴⁷ DCD, 28-6-1890 e 21-7-1890: 914-915 e 1416-1418 (Vieira de Andrade e Francisco Beirão). FINO, 1883-1903, vol. 2: 259. CARVALHO, 1897. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 363-364. GCF, a. 60, n.º 1461 (1-11-1948): 611. GCFPH, a. 1, n.º 17 (16-11-1888): 268 e 279-280.

⁵⁴⁸ CNDF. Caminhos de Ferro do Estado. Construção. Alfandega do Porto. Ofício de Boaventura José Vieira. 30 de Julho de 1877. Cx. 28 (1810), proc. 5. CARVALHO, 1897.

na cidade (8-7-1887)⁵⁴⁹. A JCOPM propunha três soluções: desde as proximidades da alfândega, o que obrigava a uma reversão, inclinações altas e dificuldades com as agulhas; num ponto entre o túnel do Seminário e Campanhã, a solução mais económica, mas que tinha o inconveniente de a ligação ser em plena via; ou directamente de Campanhã em segunda via da linha do norte, que não tinha nenhum dos inconvenientes das anteriores. Foi esta última a solução escolhida e ordenada pelo governo (portaria de 18-1-1888)⁵⁵⁰. Justino Teixeira foi incumbido da tarefa de executar o projecto, que seria aprovado em 5-11-1888 e que previa um elevado custo (500 contos), uma vez que grande parte da linha seria em túnel e era difícil arranjar um terrapleno para a estação⁵⁵¹.

Por portaria de 18-1-1889 e contrato de 27-2-1889 a empreitada era adjudicada ao belga Hippolyte de Baère, homem cujo trabalho na linha da Beira Alta tinha já sido agraciado. No fim de 1892, o túnel estava perfurado e a JCOPM aprovava parte da linha⁵⁵². Porém, a relação com o empreiteiro azedou (por discordância em relação aos projectos aprovados) e em 1894 ainda se discutiam pormenores do concurso e da forma de pagamento⁵⁵³. Entretanto o projecto da estação de S. Bento era feito e refeito (projectos de 20-7-1889, 19-4-1893 e 29-11-1893) até ser aprovado por portaria de 26-5-1894. A linha, com uma gare provisória e serviço restrito, seria inaugurada com pompa e circunstância a 7-11-1896⁵⁵⁴.

4.5.3 | SERVIÇO DE LEIXÕES

A chegada do caminho-de-ferro à alfândega nova não estimulou apenas a ideia de uma ligação ao centro da cidade, mas também ao lugar de Leixões onde se construía um novo porto de abrigo.

A edificação de um porto artificial em Leixões já era falada desde a primeira metade do século XIX, uma solução na altura muito contestada com receio de que o Porto fosse sangrado da sua vida comercial⁵⁵⁵. A regeneração retomou o projecto e por portaria de 19-2-1864 incumbe Espregueira da elaboração de um projecto para a construção de um ancoradouro em Leixões. No ano seguinte o engenheiro conclui a sua comissão e no projecto inclui uma linha entre a cidade e a nova infraestrutura, que prolongada até Espanha – na sua opinião – traria todos os produtos das províncias

⁵⁴⁹ CNDF. Caminhos de Ferro do Estado. Construção. Associação Comercial do Porto. Parecer sob o ante-projecto da Estação Central em S. Bento. 2 de Janeiro de 1888. Cx. 4 (1786), proc. 2. CARVALHO, 1897. BASTOS, 1942: 112.

⁵⁵⁰ FINO, 1883-1903, vol. 2: 222. GCF, a. 60, n.º 1441 (1-1-1948): 6.

⁵⁵¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 34 (1888), parecer 15089 (9-1-1888); cx. 38 (1892), parecer 22045 (1-9-1892). CARVALHO, 1897. FINO, 1883-1903, vol. 2: 259.

⁵⁵² AHMOP. JCOPM. Cx. 39 (1892-1893), parecer 22353 (5-12-1892). BCP, a. 40, n.º 472 (10-1968): 17.

⁵⁵³ AHMOP. JCOPM. Cx. 38 (1892), parecer 21864 (7-7-1892); cx. 39 (1892-1893), parecer 22838 (25-5-1893); cx. 40 (1894), parecer 23703 (15-3-1894). COLP, 1891: 84-85. GCF, a. 60, n.º 1463 (1-12-1948): 646. CARVALHO, 1896.

⁵⁵⁴ AHMOP. CSOPM. Cx. 41 (1894), pareceres 23911 (14-5-1894) e 24216 (20-8-1894). FINO, 1883-1903, vol. 3: 237. GCF, a. 51, n.º 1226 (16-1-1939): 83; a. 62, n.º 1473 (1-5-1949): 290. GCFPH, a. 9, n.º 214 (16-11-1896): 342. CALIXTO, 1966d. SILVA, 2004. SOUSA, 1931.

⁵⁵⁵ ALVES & DIAS, 2001: 93-97. SOUSA & ALVES, 2002: 21, 34 e ss. e 64.

espanholas de Zamora e Salamanca ao Porto. As previsíveis dificuldades de construção e o maior interesse na ligação a Espanha por Badajoz causaram o abandono deste projecto. A par da ligação ferroviária a Leixões persistia a hipótese de ligação por meio de canal. Entre 1874 e 1877 as duas soluções rivalizam entre si nos projectos de alguns engenheiros: James Clifford Hodges previa um caminho-de-ferro desde Leça ao Porto; já César Bruschetti & C.^a, Brito e Barros & C.^a e Abernethy optavam pelo canal⁵⁵⁶.

Quando em 1878 a engenharia nacional se decide pela necessidade de um porto artificial, a questão ganha novas proporções. O engenheiro Nogueira Soares propunha uma solução salomónica com um canal e um caminho-de-ferro que, desde Campanhã, seguisse pelo Douro até à alfândega, subisse até Leixões e continuasse pelo vale do Leça até Ermesinde (onde se ligaria às linhas do Minho e Douro), estabelecendo assim uma linha de cintura em torno do Porto⁵⁵⁷. Em 1880 as duas ligações férreas mantinham-se como possibilidades, no entanto a ligação directa a Ermesinde era a que congregava mais apoios entre os engenheiros portugueses, pois a via-férrea pelo litoral tinha algumas desvantagens: sobrecarregaria a alfândega com o movimento vindo de Leixões e poderia prejudicar o intenso trânsito ordinário daquela região. Contudo, a ACP era contra aquela solução, temendo o desvio de tráfego da cidade (o movimento internacional deixaria de precisar de vir ao Porto). À conta disto, a possibilidade do canal conservava-se de pé, embora parecesse cada vez menos apoiada pela engenharia nacional⁵⁵⁸.

Na década de 1880 a ligação da linha do Douro a Salamanca exacerbou a necessidade de uma melhor infra-estrutura portuária, que deveria ser servida de boas vias de comunicação com a cidade⁵⁵⁹. As obras do porto de abrigo começavam em 1884 e é neste empreendimento que se constrói um “*tortuoso e escarpado ramal*” destinado ao transporte de pedra entre as pedreiras de S. Gens e os estaleiros, cruzando a linha do Porto à Póvoa na Sra. a Hora⁵⁶⁰. Dada a sua natureza, era péssimo em termos de tracção (com curvas de 150 m de raio e rampas a atingir os 23 mm/m), mas tendo em conta que constituía um pequeno troço de aproximação ao destino (a desaceleração era obrigatória), as condições eram admissíveis. Pior era estar construído em bitola diferente da rede de primeira ordem (90 cm) e não estar ligado à estação principal do Porto⁵⁶¹.

Necessário se manteve encontrar uma alternativa (linha pela Foz ou por Ermesinde). Em Dezembro de 1884 a CPPF requer o prolongamento e exploração da linha de Leixões até Ermesinde

⁵⁵⁶ AHMOP. COPM. Liv. 27 (1868): 182v-203v. ESPREGUEIRA, 1874. CORDEIRO, 1996. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 412-413. PEREIRA, 2011g. SOUSA & ALVES, 2002: 62.

⁵⁵⁷ SOARES, 1882a. SOARES, 1882b: 448 e 454 e ss. ALVES & DIAS, 2001: 96. LOUREIRO, vol. 1: 416-422. SOUSA & ALVES, 2002: 75 e 77

⁵⁵⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 27 (1884), parecer 11500 (3-7-1884). Cx. 28 (1885), parecer 12257 (23-1-1885). SILVA & LOUREIRO, 1882. SOUSA, 1912: 16-17 e 49. SOUSA & ALVES, 2004: 77.

⁵⁵⁹ SOUSA & ALVES, 2002: 82-88.

⁵⁶⁰ CASTRO, 1942: 198. Ver também LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 460-461. SOUSA & ALVES, 2002: 89.

⁵⁶¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 27 (1884), parecer 11575 (4-8-1884).

em via reduzida ou larga. A proposta seria recusada, pois era inexecutável transformar a linha da pedreira em via larga (por causa das suas fortes inclinações e das suas apertadas curvas) e inadmissível entregar esta ligação a privados (apenas se permitiu à CPPF – portarias de 16-11-1891, 11-2-1893 e 2-6-1893, renovadas por igual diploma de 20-1-1898 – o direito de explorar o ramal de Leixões – que cessaria quando o governo entendesse – a partir de 1893, em virtude da utilidade pública de tal serviço, sobretudo em tempos de veraneio e romarias)⁵⁶². Em 1886 a JCOPM e o governo decidem-se pela continuação da linha marginal até Leixões. Luciano de Carvalho elaborou o projecto, que contudo não saiu do papel⁵⁶³. No ano seguinte, o SP propôs, como vimos, a construção de um canal. Apesar de o projecto ter sido aprovado pela JCOPM, também não se tornaria realidade⁵⁶⁴.

Em 1888 projectou-se a transformação de Leixões de porto de abrigo em porto comercial. Incluía-se aqui a melhoria da ligação ferroviária de Leixões à rede, a qual deveria ser estudada de acordo com a direcção do Minho e Douro. Soares Nogueira e Luciano de Carvalho foram encarregados desse projecto e optaram por uma ligação da alfândega a Leixões. Os engenheiros procuraram um traçado que evitasse a passagem pela Foz, pois era uma zona com pouco espaço e muito trânsito, mas concluíram que uma tal via-férrea seria de muito difícil construção por percorrer grande parte da cidade em túnel (entroncando também em túnel e em curva no ramal da Alfândega). Uma outra sugestão apresentada nesta época pelo engenheiro Pereira Dias reformava a ligação de cintura, levando o caminho-de-ferro de Campanhã a Rio Tinto seguindo depois a estrada da circunvalação até Leixões. Mais uma vez o estudo apenas aumentaram ao conhecimento existente, mas não se concretizaram⁵⁶⁵.

No ano seguinte, esta questão conhece novos desenvolvimentos. A lei de 29-8-1889 entrega a apropriação comercial de Leixões ao SP, que teria também de construir a ligação férrea até à Alfândega, o que não chocava com a convicção de que esta linha se deveria manter do domínio público, pois a exploração seria feita pela direcção do Minho e Douro. Justino Teixeira e José Isidro de Campos são incumbidos da elaboração do projecto definitivo, devendo pensar uma solução que evitasse a bifurcação em túnel. O relatório final propunha uma linha desde Miragaia, por baixo do palácio de Cristal, até ao cais do Bicalho e seguindo sempre junto ao rio até Leixões⁵⁶⁶. Uma vez

⁵⁶² AHMOP. JCOPM. Cx. 36 (1891), pareceres 20232 (27-4-1891), 20453 (15-6-1891) e 20657 (6-8-1891); CSOPM. Cx. 39 (1892-1893), pareceres 22467 (30-1-1893) e 22811 (15-5-1893). SOARES, 1887a. FINO, 1883-1903, vol. 3: 178-179 e 193. GCF, a. 63, n.º 1497 (1-5-1950): 113. COUTINHO, 1958. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 587-589. SILVA, 2004. SOUSA, 1913b. SOUSA & ALVES, 2002: 94. TORRES, 1936: 64-65.

⁵⁶³ AHMOP. JCOPM. Cx. 28 (1885), parecer 12257 (23-1-1885); cx. 33 (1887), parecer 14986 (12-12-1887). COLP, 1886: 315-316. BASTOS, 1942: 116 e 120-121. CARVALHO, 1887. CARVALHO, 1897.

⁵⁶⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), parecer 14739 (22-9-1887). LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 545-558. SOUSA & ALVES, 2002: 92.

⁵⁶⁵ AHMOP. CSOPM. Cx. 46 (1899), parecer 29320 (23-3-1899). LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 517, 525 e 545-549. SOUSA & ALVES, 2002: 93 e 101.

⁵⁶⁶ AHMOP. CSOPM. Cx. 46 (1899), parecer 29320 (23-3-1899). COLP, 1889: 376-378. GCFPH, a. 3, n.º 59 (1-6-1890): 171; n.ºs 63-64 (1-8-1890): 234 e 250. SOUSA, 1912: 5-12. SOUSA & ALVES, 2002: 98.

mais, nenhum carril se assentaria em virtude da crise por que passava o país na década de 1890. Nos anos seguintes a ideia do canal ressurgiu, mas a solução continuava pouco consensual. Nogueira Soares, não a descartando, continuava a defender que o prolongamento do ramal da alfândega era a forma mais rápida e económica de ligar o porto à cidade e à linha do Douro. Adolfo Loureiro concordava e juntava que o canal seria inútil para alguns navios, além de não tornar dispensável o caminho-de-ferro⁵⁶⁷.

Em 1892, eram concluídas as obras em Leixões, mas o porto continuava desligado da Invicta e da rede ferroviária nacional. Dois anos depois, surge uma terceira solução, apresentada pela CPPF, que propunha prolongar o ramal de Leixões até Rio Tinto. Ao mesmo tempo, a companhia solicitava autorização para unir a sua estação da Boavista à gare em Campanhã. Constituíam-se assim uma linha de cintura mais reduzida. O seu plano incluía também substituir a CDCFP na exploração de Leixões. Todavia o projecto não agradava às autoridades nacionais, que entendiam que esta ligação em caso algum deveria ficar nas mãos de privados. Alguns meses depois surgia uma outra ideia que, embora não estivesse directamente ligada à CPPF, beneficiava-a largamente. Tratava-se de um americano em bitola de 90 cm desde Guimarães a Famalicão, que no fundo mais não fazia que prolongar a via-férrea da CPPF até àquela cidade sem necessidade de baldeação. O facto de constituir uma duplicação de vias (era paralela à linha de Guimarães) e de significar um encargo para a fazenda (falava-se em garantia de juro) pesou na decisão de indeferir o pedido, mas não tanto como a perspectiva de drenagem de movimento da linha do Minho (de Famalicão para sul) e de a ligação a Leixões ficar nas mãos de privados. Apesar de recusadas, estas propostas vieram baralhar a questão e pulverizar ainda mais o consenso entre os engenheiros nacionais: enquanto que o CSOPM preferia a ligação pela Alfândega, o engenheiro director do porto de Leixões preferia a linha por Rio Tinto, mas o governo optaria pela solução Ermesinde (contratando-a com o marquês de Guadalmina em 1897), ao passo que Justino Teixeira apresentava um projecto mais económico para o prolongamento da linha da alfândega. Em 1898-1899 Elvino de Brito consegue a proeza de adicionar mais um alvitre: o caminho-de-ferro que servisse Leixões deveria entroncar num ponto entre Rio Tinto e Ermesinde (Contumil), mantendo-se, porém, a ligação pela alfândega, opções que são aceites pelo CSOPM. Soluções não faltavam, obras e dinheiro é que não se viam⁵⁶⁸.

Em 1904 nada se havia feito. Adolfo Loureiro lamentava que o porto de Leixões só estivesse ligado por via-férrea à linha do Porto à Póvoa e Famalicão e admitia uma qualquer ligação entre Leixões e a rede de via larga, fosse por Ermesinde, fosse por Campanhã, fosse pela alfândega⁵⁶⁹.

⁵⁶⁷ LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 545-558. SOARES, 1892.

⁵⁶⁸ AHMOP. CSOPM. Cx. 40 (1894), parecer 23691 (12-3-1894); cx. 43 (1895), parecer 25088 (6-5-1895); cx. 44 (1895), parecer 25447 (19-8-1895); cx. 46 (1899), parecer 29320 (23-3-1899). DCD, 12-7-1897: 211-224. COSTA et al., 1894. DAVIES, 1998. SOUSA, 1906b. SOUSA, 1912c.

⁵⁶⁹ LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 545 e ss.

4.6 | LINHAS DA BEIRA

O projecto de uma linha-férrea que ligasse Lisboa a Espanha através da Beira é defendido quase desde o início da construção dos caminhos-de-ferro em Portugal. Em 1845 chega a aparecer um interessado numa linha pelo vale do Tejo (Bacon), uma solução de novo encarada em 1854 (pelo coronel de engenheiros Pereira de Sousa e por Albino de Figueiredo), mas nessas ocasiões ambos os projectos são preteridos em favor da linha do leste, dada a dificuldade de construção pelo vale do Tejo e a falta de vontade espanhola em a prolongar pelo seu território⁵⁷⁰. Esta não era a única solução para uma linha internacional pela Beira. Em 1851 Albino de Figueiredo alvitra uma ligação que partindo de uma desejada linha entre Lisboa e Porto passasse por Lamego e Viseu antes de se dirigir à Guarda. Mais conscienciosamente Sousa Brandão, Couceiro e Aguiar ao estudarem a linha do norte (em 1853) imaginam um outro caminho-de-ferro que entroncando em Coimbra se dirigisse à fronteira entre Almeida e o Douro. Esta era também para D. Pedro V a ligação internacional ideal, da qual na sua opinião dependia a salvação económica do país⁵⁷¹.

4.6.1 | NOVOS ESTUDOS

Após o fracasso da CCP, equacionou-se a possibilidade de se construir o caminho-de-ferro da Beira Alta. O falhanço de Peto reforçou essa hipótese⁵⁷². Alguns estudos foram encomendados entre 1858 e 1861. O primeiro (Agosto de 1858), da autoria do engenheiro Conrado Chelmicki, previa uma linha entre Coimbra e Almeida, ligando-se a Ciudad Rodrigo, Salamanca e Valladolid onde entroncavam os ramais de Madrid e Vigo. Segundo o seu autor, não só tinha a vantagem de ligar Portugal mais rapidamente a França, como era uma linha com poucas obras de arte (esta conclusão demonstra bem a ligeireza com que foi feito a prospecção) que passava por terrenos ricos em materiais para o caminho-de-ferro e fora das zonas graníticas que dificultavam a construção. Além disso permitia facilmente o prolongamento até à Figueira da Foz⁵⁷³.

O segundo, da autoria de Sousa Brandão (portaria de 9-4-1859) e apresentado em Julho de 1859, era mais consistente e anunciava a linha como a base de todos os caminhos-de-ferro nacionais e a forma mais rápida de comunicar o Minho, Douro, Trás-os-Montes, Castela, Madrid e a fronteira de França com Lisboa. Teria um troço comum com a linha do norte, mas exigia uma alteração da sua directriz, que deveria seguir por Tomar, Alvaíázere e Miranda do Corvo, onde as duas vias-

⁵⁷⁰ BMOP, 1862, 1: 43-45. GUERRA et al.: 1885a. GUERRA et al.: 1855b. WATIER, 1860. AECP, 1873. Ver anexo 12 e mapa 30-01.

⁵⁷¹ AHMOP. COPM. Liv. 1 (1852-1853): 291-301. ALMEIDA, 1851: 21-23. MÓNICA, 2005. PEREIRA, 2011d.

⁵⁷² PEREIRA, 2008b: 131, 133 e 158. PEREIRA, 2011d.

⁵⁷³ CHELMICKI, 1860.

férreas se bifurcariam, seguindo a linha da Beira por Lousã (não servindo Coimbra), Góis, Arganil, Oliveira do Hospital, Seia, Celorico da Beira – sempre pela margem esquerda do Mondego – e Almeida. Partindo de Celorico, Sousa Brandão sugeria que se lançasse uma ferrovia para Trás-os-Montes (daí a sua certeza em afirmar que a linha da Beira Alta também colocaria os transmontanos mais próximos de Lisboa). Aspectos técnicos e económicos ditaram esta directriz, segundo o autor. Todas aquelas localidades tinham potencialidades a explorar (papel da Lousã, vinho, azeite, milho e fruta da região entre Tomar e Miranda do Corvo, produtos da serra da Estrela que poderiam afluir por estrada a Arganil, etc.), de tal modo que a linha se justificava mesmo que Espanha não a continuasse no seu território. Do ponto de vista técnico, a alternativa pela margem direita do Mondego (Pampilhosa, Luso, Trezói, Mortágua, Sta. Comba Dão, Carregal do Sal, Mangualde, Fornos de Algodres e Celorico da Beira) era descartada por Sousa Brandão por ser demasiado difícil e exigir declives muito acentuados⁵⁷⁴.

Finalmente, Gromicho Couceiro (9-9-1859) contribui também para o estudo desta linha, fixando uma directriz desde a Mealhada (na linha do norte), pelo vale do Luso e norte da serra do Buçaco, vale do Meligioso, Mortágua, margem direita do Dão, Nelas, Mangualde, Penalva do Castelo, Fornos de Algodres, Aguiar da Beira, sobre o Távora, Trancoso, Marialva, sobre o rio Massueime e as ribeiras de Pega e Pinhel e sobre o Côa, até Vilar Formoso. Na sua opinião era uma linha de extrema dificuldade, devido ao acidentado do terreno, que obrigaria não só a uma construção dispendiosa, mas também a uma exploração muito cara⁵⁷⁵.

No parlamento, sobretudo entre os pares, este caminho-de-ferro era muito elogiado pelo sempre sabedor visconde da Luz (e também pelo especialista em finanças públicas, Ferrão), que, não negando a linha do leste, a destinava a tráfego de mercadorias ao passo que a linha da Beira serviria preferencialmente o movimento de passageiros. O seu camarada visconde de Sá da Bandeira gabava também a via-férrea, por ser a mais curta em termos de traçado e em termos de aproximação das duas capitais ibéricas, muito embora não sustentasse a sua opinião em bases científicas⁵⁷⁶.

4.6.1 | A IMPOSSIBILIDADE DA SUA CONSTRUÇÃO NA DÉCADA DE 1860

A linha do leste acabaria por ser a escolhida para ligação internacional, mas ainda durante a sua construção o engenheiro histórico Belchior Garcês lamentava a opção em prejuízo da verdadeira via internacional que seria, na sua opinião, a da Beira Alta⁵⁷⁷. No entanto, o governo não dispunha de

⁵⁷⁴ COLP, 1859: 99. BRANDÃO, 1860. VIEIRA, 1875.

⁵⁷⁵ COUCEIRO, 1860.

⁵⁷⁶ AHM. APSB. Vias ferreas projectadas entre Lisboa e Valladolid, e Lisboa e Madrid, e de Valladolid à fronteira de França, div. 3/18/9/16/16. DG, sessão da câmara dos pares de 26-3-1859: 564-565. Ver mapa 30-16.

⁵⁷⁷ DL, sessão da câmara dos deputados de 7-6-1862: 1565.

outras alternativas, pois do lado de Espanha apenas os responsáveis pelos estudos da ligação de Salamanca a Portugal (António Ferrero e A. C. Gerard) se mostravam interessados em prolongar aquele caminho-de-ferro. Em 1862, A. C. Gerard questionara o governo português sobre a sua disponibilidade para continuar a linha que de Espanha seguia até Aldea del Obispo. Neste ano surgia mais uma proposta para a realização de estudos (de Carlos Carré des Trois Villes) que contudo seria rejeitada por causa dos contornos do pagamento. A negativa do CGOP não significava que este órgão não fosse favorável a uma via-férrea pela Beira Alta. Pelo contrário, era um seu grande defensor, vendo-a como uma forma de evitar a estagnação económica da província (que nada retiraria das linhas de norte e leste), de ligar o país mais rapidamente a França e de servir de base a outros caminhos-de-ferro em direcção a Trás-os-Montes. Todavia, nesta altura decorria a construção das linhas de norte, leste e sueste (todas financiadas pelo estado), pelo que o CGOP aconselhava antes o governo a apostar na construção de estradas para não sobrecarregar o orçamento⁵⁷⁸.

À medida que as obras na linha de Lisboa a Elvas se aproximavam do seu final, tornava-se ainda mais claro que era necessária uma alternativa que ligasse Lisboa directamente aos Pirenéus e que ao mesmo tempo servisse a Beira Alta. No parlamento, depressa se iniciaram movimentações para colocar este caminho-de-ferro na lista de prioridades do governo. Em 1864 os beirões Tomás Ribeiro, Coelho do Amaral, Abílio Costa, Gouveia Osório e Francisco António Barroso procuraram em várias intervenções convencer o governo: lembravam como construir caminhos-de-ferro junto ao litoral era um erro que duplicava as comunicações, enquanto deixava o interior isolado; como a Beira era uma província povoada e possuía riquezas encravadas pela falta de comunicações; e como a linha da Beira Alta era a verdadeira via internacional. Aqui contaram com o apoio do visconde de Pindela, importante, não por se tratar de um deputado influente, mas por ser natural do Minho (Guimarães). Embora o seu arrimo pretendesse afastar o caminho-de-ferro de Braga e do litoral da província, não deixava de ser valioso, especialmente numa altura em que também se ponderava a possibilidade de a próxima ferrovia a construir ser a que cortasse o Minho. A 12-4-1864 Tomás Ribeiro, não vendo desenvoltura nem verdade de intenções nos actos do governo, toma a iniciativa e congrega assinaturas na câmara não só entre os seus colegas regeneradores ou da Beira, mas também com os de outros quadrantes políticos e de Trás-os-Montes (que viam na linha o primeiro passo para servir de vias-férreas as suas zonas de naturalidade ou eleição). O resultado foi a apresentação de um projecto de lei que dava ao caminho-de-ferro da Beira (de Coimbra a Almeida) preferência em relação a qualquer outro. Os deputados invocavam a abundância de gado e matas, os vinhos, as fábricas de fiação da serra e a população que emigrava para África e Brasil por falta de trabalho⁵⁷⁹.

⁵⁷⁸ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 533-535. BMOP, 1862, n.º 1: 43-45. 1865, n.º 9: 287-296.

⁵⁷⁹ DL, sessões da câmara dos deputados de 23-3-1864, 29-3-1864, 6-4-1864, 12-4-1864, 25-4-1864, 6-5-1864, 7-5-1864 e 9-5-1864: 891, 939-940, 1028-1029, 1118, 1294, 1438-1439, 1450-1451 e 1475. SANTOS, 1995: 116.

Fora do parlamento, a iniciativa privada parecia acompanhar as iniciativas parlamentares. Em 28-3-1864, G. Rocca e Piombino & C.^a propunham-se projectar um caminho-de-ferro entre Lisboa e Almeida passando por Sintra, Mafra, Leiria e Coimbra. Contudo, esta proposta nem sequer mereceu a atenção das comissões parlamentares, pois chocava com contratos em vigor (com Debrousse e com a CRCFP) e limitava-se à realização de estudos⁵⁸⁰. Estudos eram algo que já existia e que o governo preferia fazer ele próprio: portaria de 30-8-1864 incumbe Sousa Brandão da conclusão da análise de uma linha de Coimbra a Almeida⁵⁸¹. Os parlamentares ficaram convencidos de que a linha da Beira Alta seria construída a breve trecho, pois a partir de 1865 já se iniciavam discussões sobre a sua directriz. Tomás Ribeiro adiantava uma rota pela vertente ocidental da serra da Estrela e Sá da Bandeira definia-a desde a Figueira passando por Coimbra⁵⁸².

Porém, em 1864, um rude golpe nas aspirações dos apoiantes do caminho-de-ferro da Beira Alta seria vibrado por Espanha e pela comissão luso-espanhola encarregada de definir as ligações internacionais. Em consulta de 31-8-1865, o CGOP concordava com o relatório da comissão mista, que não considerava a linha por Aldea del Obispo e Almeida de primeira ordem. Ambos preferiam a ligação pela Beira Baixa, que se uniria ao caminho-de-ferro que seguiria em Espanha pelo vale do Tejo até Malpartida de Plasencia (concedido neste ano a um consórcio formado por Luís Escrivá de Romaní, Pedro Mansi, Nolasco Mauri e Miguel Teno(ho)rio⁵⁸³). Embora o caminho-de-ferro terminando em Almeida não fosse completamente descartado, era despromovido para ligação de segunda importância ou então substituído por outras soluções: por um mero ramal entroncando na linha da Beira Baixa em Castelo Branco (constituindo parte da linha paralela à fronteira) ou como parte final da linha do Douro. Espanha partilhava a mesma opinião e não o demonstrou apenas em 1865 quando da reunião com os engenheiros portugueses. Nos planos de meados da década de 1860, nem sempre a linha da Beira Alta figurava e em alguns era classificada como de segunda grandeza. A preferência castelhana dividia-se entre caminhos-de-ferro por Cáceres ou pelo vale do Tejo desde Malpartida. Este último era, para a *junta de estadística*, de fácil construção, mais curta que a via de Cáceres, só ligeiramente mais extensa que a da Beira Alta (que por seu lado seria de difícil assentamento em Portugal e não tinha tanto interesse como, por exemplo, a do Douro) e sobretudo tinha a enorme qualidade de também passar por Madrid na viagem entre Lisboa e Paris⁵⁸⁴.

Animado pelo beneplácito técnico, Vaz Preto iniciava no parlamento a sua *cruzada* pela linha da Beira Baixa⁵⁸⁵, contudo esta via concorria directamente com a linha do leste da CRCFP, pelo que

⁵⁸⁰ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 361-364.

⁵⁸¹ BMOP, 1864, n.º 10: 445.

⁵⁸² DL, sessão da câmara dos pares de 23-12-1865: 3004-3005; sessão da câmara dos deputados de 1-2-1865: 305.

⁵⁸³ CENDAL BÚRDALO, 1998: 17-19. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 171-174. WAIS, 1974: 376-378.

⁵⁸⁴ AHMOP. COPM. Liv. 22 (1865): 18-29v. AGUIAR, 1859. ESPANHA, 1865: 103-109 e 113-118. PAGE ALBAREDA, 1877a: 427 e ss. PEREIRA, 2011g. Ver mapas 30-11 e 30-12.

⁵⁸⁵ DL, sessão da câmara dos pares de 23-12-1865: 3004-3005.

difícilmente seria construída. Por seu lado, Sousa Brandão continuava a preferir a ferrovia que partindo da do norte seguia por Tomar e Miranda do Corvo antes de se dirigir à fronteira em Almeida, sendo incumbido de mais estudos por portaria de 8-7-1867. Já o francês Pezerat alvitava Coimbra, se bem que não sustentasse a sua opinião com estudos próprios⁵⁸⁶.

De qualquer modo, após a inauguração das linhas de norte e leste e sobretudo com os problemas levantados pela CRCFP e pela SEPRC, o tesouro não estava em condições de se lançar em novas construções e a nova via internacional foi necessariamente colocada em espera. O governo fusionista ainda tentou incluir a linha da Beira Alta como contrapartida num acordo para responder aos problemas financeiros da CRCFP, mas a companhia recusou⁵⁸⁷. A substituição de regeneradores e históricos por uma facção *partidária* que fazia bandeira programática da redução das despesas selou o adiamento da questão.

4.6.2 | UMA LINHA POLÍTICA

Após se reunirem novamente as condições políticas e económicas para a retoma da construção ferroviária na década de 70, as ligações internacionais pela Beira voltaram à ordem do dia, não pelo governo, que tinha outros planos para a continuação da rede, mas pelos deputados em resposta àquelas intenções governamentais.

Em 9-1-1873 um grupo de deputados reformistas da Beira Alta, chefiados por Luís de Campos, apresentava um projecto de lei para a construção da linha entre o caminho-de-ferro do norte e Almeida (com ramal para Gouveia) mediante atribuição de garantia de juro. Aqueles deputados argumentavam com o interesse da Alemanha, que, com uma via rápida para Lisboa, podia competir com Inglaterra. Semanas depois (14-3-1873) era apresentado outro projecto de lei para o assentamento das linhas da Beira Alta e da Beira Baixa. Os autores consideravam esta última a verdadeira linha internacional (servindo ainda uma zona rica onde se destacava a Covilhã), de fácil edificação e que ia de encontro aos planos espanhóis. Nos pares, o projecto contava com o apoio incondicional de Vaz Preto⁵⁸⁸. Dias depois, portarias de 18-3-1873 incumbem Sousa Brandão e Joaquim José de Almeida de novos estudos sobre as duas linhas: desde Abrantes a Monfortinho e desde Barquinha por Tomar e Miranda do Corvo até Almeida⁵⁸⁹. A comissão de obras públicas numa decisão salomónica não decreta nenhuma delas nem define directrizes, considerando-as de alto valor e incluindo-as num imaginado plano de rede que deveria ser fixado por lei (parecer de 31-3-1873)⁵⁹⁰.

⁵⁸⁶ DL, sessão da câmara dos deputados de 7-5-1867: 1426-1428. PEZERAT, 1876. TORRES, 1936.

⁵⁸⁷ DINIS, 1915-1919, vol. 4: 132-139.

⁵⁸⁸ DCDPR, 31-3-1874: 187-190.

⁵⁸⁹ DINIS, 1915-1919, vol. 5: 246 e ss. FERNANDES et al., 1993.

⁵⁹⁰ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão de obras públicas sobre as linhas da Beira Alta e da Beira Baixa].

Todos estes projectos tinham de ter em consideração a CRCFP que, além de ser parte interessada no negócio (a linha da Beira Baixa fazia concorrência à linha do leste) e de invocar direitos de preferência sobre ambos os caminhos-de-ferro (numa interpretação muito lata do seu contrato), era uma companhia com suficiente poder para influenciar as decisões do governo e cujo bem-estar económico-financeiro era também do interesse do estado. Em Abril de 1873, a CRCFP pede autorização ao governo para que o engenheiro francês Félix Combelles realizasse estudos sobre a linha da Beira Alta, a única que lhe convinha⁵⁹¹. Em Agosto seguinte, Combelles colocava o início da linha em Mogofores (Anadia) e fazia-a seguir por Trezói, Sta. Comba Dão, Carregal, Mangualde e Celorico da Beira. A partir daqui inovava em relação aos outros estudos, indo por Trancoso, Vila Franca das Naves, Guarda, Vila Fernando, Castelo Bom, Almeida e Espanha⁵⁹².

Para a AECP, eram incontestáveis as vantagens de linhas pela Beira, sobretudo pelo vale do Tejo, no caso de Espanha também a desejar. Como isso na altura parecia improvável (a concessão da via-férrea entre Malpartida e Portugal, aprovada por lei em 1870, não se realizara), a linha pelo vale do Mondego era a solução, restando saber se os carris deviam assentar na margem direita ou na margem esquerda do rio. A primeira opção era mais vantajosa em termos de custo (31 contra 37 contos/km), potencial agrícola da região e melhores condições de tracção. A JCOPM concordava e a questão passava a ser qual o ponto de entroncamento na linha do norte: Coimbra (Chelmicki e Pezerat), Mealhada (Couceiro), Pampilhosa (Sousa Brandão) ou Mogofores (Combelles). Um outro aspecto a estudar seria evitar a Guarda no trajecto, cortando directamente de Vila Franca das Naves para Almeida, poupando-se cerca de 40 km de percurso mas pagando-se o dobro da factura na construção dessa secção⁵⁹³.

O governo valida os estudos de Combelles (portaria de 23-9-1873)⁵⁹⁴ e no ano seguinte propõe ao parlamento a sua construção, juntamente com as linhas da Beira Baixa, sueste e Algarve e os ramais de Viseu e Covilhã (21-2-1874), numa altura em que também se noticiava uma outra proposta de A. Ribeiro de Saraiva, representante de um negociante de vinhos na Bairrada, na companhia de Youle, J. Beer, Rumball, Whitakers e R. Knowles⁵⁹⁵. Todavia, para a linha da Beira Baixa ainda não havia projectos técnicos aprovados (aliás os pontos iniciais de ambas as linhas não eram fixados na proposta de lei), pois Sousa Brandão só os entrega em 7-3-1874, propondo uma directriz desde a estação de Abrantes até Portas do Ródão, seguindo depois por Castelo Branco e Idanha-a-Nova até Monfortinho, ponto escolhido para a travessia fronteiriça. Era um traçado que oferecia condições de tracção aceitáveis, pois os declives não subiam a mais de 10 mm/m e os raios de curva não desciam

⁵⁹¹ DINIS, 1915-1919, vol. 5: 271-272 e 282-283.

⁵⁹² AHMOP. JCOPM. Liv. 34-A (1873): 81v-84v; liv. 35 (1874): 208-218.

⁵⁹³ AHMOP. JCOPM. Liv. 34-A (1873): 81v-84v. AECP, 1873. VIEIRA, 1875. PEZERAT, 1867.

⁵⁹⁴ TEIXEIRA, 1938.

⁵⁹⁵ PINHEIRO, 1986: 447.

a menos de 500 m, tal como confirmava a JCOPM⁵⁹⁶. Em todo o caso a proposta do governo nunca foi discutida.

No final de 1874 surge mais um estudo. Depois de apreciar todas as hipóteses aventadas para a directriz do caminho-de-ferro da Beira Alta, Boaventura José Vieira decidia-se por o iniciar em Coimbra. A linha contornava a cidade por Coselhas, Sto. António dos Olivais, Chão do Bispo e Torres do Mondego, onde entrava no vale deste rio (margem direita), indo até à foz do Dão. Seguia então pela margem esquerda deste afluente até Vimieiro e depois por aquela que parecia ser a única directriz admissível até Celorico e Almeida, embora o engenheiro discordasse da necessidade de levar o caminho-de-ferro a esta localidade (a não ser que a intenção fosse unicamente de índole militar). Presidiu a este estudo a necessidade de se iniciar a linha em Coimbra (aproximando-a de Lisboa e da Figueira) e de se obterem condições de tracção de boa qualidade e ao mais baixo preço. Nada disto era conseguido pela margem esquerda do Mondego (não servia Coimbra), nem pelo traçado da Pampilhosa (com rampas superiores a 15 mm/m) ou de Mogofores (cujo túnel de quase 2 km de extensão rebentava com o orçamento proposto). O traçado proposto oferecia uma maior percentagem de patamares e de rectas, embora tivesse a desvantagem de exigir muitos pequenos túneis e de ser mais caro⁵⁹⁷.

Em 7-1-1875 a JCOPM é consultada sobre estes estudos. Os vogais elogiam o projecto de Boaventura Vieira (pelas condições de tracção, proximidade de Lisboa e encurtamento do traçado, apesar de ser mais caro), mas admitem que o projecto com início na Pampilhosa podia ser aceitável se melhorado. Aproveitando a ocasião, a JCOPM emite também a sua opinião sobre as outras linhas da Beira, designadamente a paralela à fronteira e a da Beira Baixa. Aquela ligaria as linhas do Douro (em construção), Beira Alta e Beira Baixa, servindo a Covilhã e a Guarda, seguindo depois pelo vale do Sabor até ao coração de Trás-os-Montes e Zamora. Quanto à linha da Beira Baixa, tinha como objectivo corrigir o erro que fora o caminho-de-ferro de leste e tornar-se a ligação mais rápida até Madrid (a da Beira Alta servia sobretudo o propósito de encurtar a distância para França). No entanto, podia ser também a que maior encurtamento para Paris proporcionava caso Espanha construísse o caminho-de-ferro de Baides a Sória e Castejón. Mesmo sem este troço seria possível atingir aquele objectivo se a linha da Beira Baixa permitisse velocidades médias mais elevadas. Segundo a JCOPM, bastava uma diferença de 4 km/h (34 contra 30 km/h), associada à sua mais curta extensão em território nacional (cerca de menos 100 km, contados desde Lisboa) para que a capital ficasse mais próxima de Irún em termos de tempo. Tudo dependia das condições de tracção que se aplicassem e que previsivelmente seriam superiores na Beira Baixa⁵⁹⁸. Na década seguinte esta ideia

⁵⁹⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 18, parecer 6514 (6-4-1875).

⁵⁹⁷ VIEIRA, 1875.

⁵⁹⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), parecer 6418 (7-1-1875). Ver mapas 30-12 e 30-13.

seria reforçada com o estudo de Almeida Pinheiro para o caminho-de-ferro entre as linhas de leste e Beira Alta. Segundo este engenheiro, em termos virtuais (tendo em conta a velocidade e o tempo gasto na viagem e não a extensão do percurso), um comboio chegaria mais rapidamente a Espanha indo pela linha do leste até Praia do Ribatejo (onde projectava o entroncamento), depois pela da Beira Baixa até à Guarda e daqui até Espanha do que seguindo pela do norte até à Pampilhosa e daqui apanhando a da Beira Alta⁵⁹⁹. Mais tarde, o entroncamento das linhas da Beira (que pertenciam a companhias diferentes) seria também um problema em virtude precisamente deste facto.

Voltando à década de 1870, no parlamento, os deputados da Beira Alta, perante aquele cenário adverso, de imediato renovam a iniciativa de 1873, propondo a construção da linha através da sua região (projecto de lei de 15-1-1875, uma semana depois do parecer da JCOPM). Um deles, o visconde de Guedes Teixeira, sugere mesmo que a linha da Beira Baixa não fosse à fronteira ou entroncasse na linha da Beira Alta, através de um dos ramais da Covilhã também estudados por Sousa Brandão (por Idanha ou Castelo Branco), prevendo condições de tracção muito modestas (declives até 20 mm/m e raios de curvas até 200 m em via que podia ser de bitola reduzida)⁶⁰⁰. O governo regenerador aproveita o *pânico* dos deputados da Beira Alta e a *esperança* dos seus vizinhos da Beira Baixa e promete a construção de ambas as ferrovias, apesar de ainda não existir acordo nem negociações encetadas com Espanha. Se os pontos iniciais dos caminhos-de-ferro eram indicados (em Coimbra e Abrantes), os términos eram fixados de forma pouco definida nos pontos da fronteira onde entonassem as linhas vindas de Malpartida e Salamanca⁶⁰¹.

Esta lacuna foi uma das razões que ditou que a discussão do projecto não terminasse na sessão de 1875, esperando-se determinar esses detalhes com Espanha até à reabertura do parlamento. As negociações iniciaram-se em Junho de 1875, tendo sido nomeados para o efeito (portarias de 9-4-1875) os engenheiros Almeida de Eça (para o entroncamento da linha da Beira Alta) e Sousa Brandão (Beira Baixa). Ambos seriam acompanhados dos militares Alincourt Braga e Bandeira Coelho de Melo. Espanha escolhia Eusébio Page Albareda e Minou, que adiantavam uma nova directriz para a linha do vale do Tejo, cruzando a fronteira em Montalvão, seguindo até Alconétar e Malpartida de Plasencia. Do lado português mantinha-se a preferência por Monfortinho⁶⁰².

O desacordo fez com que na lei de 26-1-1876 (que sancionava a construção das duas linhas) os pontos de ligação fronteiriça se mantivessem indefinidos (os que permitissem a ligação aos caminhos-de-ferro de Salamanca e Malpartida)⁶⁰³. Dias depois são apresentados os projectos definitivos, que tinham em conta a contumácia espanhola de levar o caminho-de-ferro do vale do Tejo a Mon-

⁵⁹⁹ PINHEIRO, 1884: 88 e ss.

⁶⁰⁰ AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), parecer 6519 (8-4-1875). DCD, 15-3-1875: 1081-1086. Ver mapas 30-20.

⁶⁰¹ DCD, 23-1-1875 e 9-3-1875: 165-167 e 762-764.

⁶⁰² AHD. Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha. Caixa 28 (1055), mc. 23. DINIS, 1915-1919, vol. 5: 460-461.

⁶⁰³ COLP, 1876: 13-14.

talvão⁶⁰⁴. A 29-1-1876 Sousa Brandão fixava Abrantes como ponto inicial da linha da Beira Baixa, embora indicasse também outras alternativas como Portalegre, Crato, Chança ou Alto do Padrão (Ponte de Sor). Caso se escolhesse uma destas localidades, os carris deveriam atravessar as planícies alentejanas ao sul de Nisa em direcção à província de Cáceres. No entanto, esta linha não passaria de uma via de segunda importância, na opinião do engenheiro. Partindo de Abrantes, a via-férrea seguiria pela margem esquerda do Tejo, passando por Alvega, Ródão (onde cruzava o rio), foz do Pônsul (entroncamento para um futuro ramal de via reduzida para Castelo Branco e Covilhã), Idanha e Monfortinho ou Fonte Santa (meses mais tarde o engenheiro feirense apresentaria uma alternativa sempre pelo margem direita do rio, o qual atravessava em Abrantes). Em 27-4-1876 a JCOPM avalia o trabalho de Sousa Brandão, elogiando as *excelentes* condições de tracção que permitia, graças aos declives inferiores a 10 mm/m, aos raios mínimos de 500 m e aos 2/3 de traçado em recta, que permitiam aos comboios circular a velocidades médias entre os 40 e os 45 km/h⁶⁰⁵.

Uma semana depois de Sousa Brandão, Almeida de Eça expõe as suas conclusões, iniciando a linha da Beira Alta na Pampilhosa, o ponto mais alto do caminho-de-ferro do norte e mais adequado a atravessar as alturas do Buçaco. A sua directriz era também a mais curta, a mais barata, a que ficava a meio caminho entre Porto e Lisboa, a que se prestava melhor a ser continuada até à Figueira, a que evitava a duplicação de comunicações pelo vale do Mondego e a que atravessava uma área órfã de comunicações, mas em *razoáveis* condições de tracção. De Sta. Comba a Celorico da Beira o percurso era praticamente igual às propostas anteriores. A ligação directa entre esta localidade e a fronteira era descartada, sendo obrigatória a passagem pela Guarda e pelo vale de Noémi (de onde podia partir um ramal para a Covilhã). O ponto final em Portugal passava de Almeida para Vilar Formoso, fazendo entrar em pânico alguns militares⁶⁰⁶. Almeida de Eça acreditava que esta linha seria o verdadeiro corredor férreo internacional, servindo o tráfego da Europa para a América e vice-versa. A linha da Beira Baixa, no seu entender, nunca o poderia ser em virtude do alquebrado terreno que atravessava em Espanha. Consultada em 4-3-1876, a JCOPM aceita algumas das alterações de Almeida de Eça, mas revela algumas dúvidas quanto ao ponto inicial da linha. A escolha da Pampilhosa era de facto melhor em termos demográficos e de custo, mas pior em termos técnicos e legais, pois a lei previa que começasse em Coimbra. Para a desvirtuar, podia-se assentar uma segunda via ao lado da linha do norte, o que colocaria a CRCFP em vantagem no concurso. No final a JCOPM acabaria por aprovar o projecto de Almeida de Eça, mas somente na secção entre Sta. Comba e a fronteira. De Sta. Comba até à linha do norte, preferia o traçado de Boaventura Vieira (desde Coimbra). O governo aceitaria o alvitre e seria a via-férrea de Coimbra a Vilar Formoso que

⁶⁰⁴ AHD. Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha. Caixa 28 (1055), mç. 23.

⁶⁰⁵ AHMOP. JCOPM. Liv. 37 (1876). BRANDÃO, 1877a. BRANDÃO, 1878a: 160.

⁶⁰⁶ MACHADO, 1879.

colocaria em praça. Em relação ao potencial internacional da linha da Beira Alta, a JCOPM levantava também muitos escrúpulos, pois não acreditava que os comboios ultrapassassem velocidades médias de 30 km/h (20 no caso das composições de mercadorias), o que, do ponto de vista técnico, era aceitável pois tal era a velocidade média do caminho-de-ferro do norte de Espanha⁶⁰⁷.

Apesar de a elite da engenharia nacional reunida na JCOPM se inclinar para a linha da Beira Baixa e apesar de por esta altura (1876) o engenheiro Page já admitir a possibilidade de o caminho-de-ferro do vale do Tejo em Espanha demandar Monfortinho, aquela linha não seria construída pelo governo. Espanha não abdicava do traçado em direcção a Montalvão e concessionária em 1876 o caminho-de-ferro de Malpartida à fronteira por Cáceres (cidade)⁶⁰⁸. O governo português, perante este obstáculo, optou por se concentrar na linha da Beira Alta e adjudicar à CRCFP o ramal de Cáceres sem custo para o erário público. Não deixava de obter mais duas ligações transfronteiriças e, ao mesmo tempo, construía pela Beira Alta um caminho-de-ferro mais extenso, que servia um maior tracto de território nacional, cruzava mais círculos eleitorais (de uma zona onde o reformismo tinha uma implementação mais forte) e não concorria directamente com as linhas da CRCFP (cuja crise tinha colocado em causa o crédito nacional na década de 1860), que, por seu lado, não estava em condições financeiras para construir a linha da Beira Baixa⁶⁰⁹.

4.6.2 | A REALIZAÇÃO

A adjudicação da linha da Beira Alta não foi fácil, apesar de ser publicitada como a verdadeira via internacional. O primeiro concurso aberto a 22-5-1876 ficou vago por nenhum interessado aceitar ser pago somente no fim das obras, como estava estipulado. O governo, em nova praça aberta a 11-9-1876, contrapôs com o pagamento de uma anuidade durante 56 anos, mas a proposta apresentada era inaceitável⁶¹⁰. Face à impossibilidade de contratar uma companhia, o governo propôs-se construir a linha da Beira Alta por administração directa desde a Pampilhosa, com um ramal da estação de Coimbra ao interior da cidade (proposta de lei de 8-1-1877). Era a solução mais económica que foi também determinada por factores de oportunidade, pois uns meses antes Camille Mangeon e Evaristo Nunes Pinto tinham obtido a concessão de uma linha em via reduzida entre a Figueira e Coimbra (decreto de 22-9-1875). Em finais de 1876, a JCOPM sugere o alargamento da bitola e a aplicação das mesmas condições técnicas da linha da Beira Alta⁶¹¹. Talvez pensando que a linha fosse exequível, o governo escolhia a Pampilhosa para poupar algum dinheiro, sem deixar de

⁶⁰⁷ AHMOP. JCOPM. Liv. 37 (1876). EÇA, 1876-1877. SOUSA, 1927c.

⁶⁰⁸ PAGE ALBAREDA, 1877a: 425-427.

⁶⁰⁹ SALGUEIRO, 2008: 47-55. TORRES, 1985: 77.

⁶¹⁰ COLP, 1876: 157-163 e 267-274. FINO, 1883-1903, vol. 1: 270-282. DCD, 8-1-1877: 490-491.

⁶¹¹ AHMOP. JCOPM. Liv. 37-A (26-12-1876). COLP, 1875: 234-235.

ligar Coimbra à Figueira, fazendo lamentar engenheiros e futuros responsáveis das obras públicas pela duplicação de comunicações que se estabeleceriam entre aquelas duas cidades⁶¹².

A discussão da proposta seria interrompida em Março de 1877 pela substituição de Fontes por Ávila no poder. O novo executivo, a conselho da comissão de obras públicas, fixava o ponto inicial da ferrovia na Pampilhosa, mas adiava a obra para depois da conclusão das linhas do Minho e Douro. Contudo, não sobreviveria para aplicar as suas decisões. O ministério seguinte (regenerador) predispõe-se a realizar a obra ainda com início na Pampilhosa, recuperando a discussão entretanto interrompida, mas com uma mudança substancial (por sugestão de Osório de Vasconcelos aceite pelas comissões): só na ausência de companhias interessadas poderia o governo tomar a si o encargo da empreitada. Francisco de Albuquerque tentou ainda incluir ramais até Gouveia e Viseu, em vão (tentame reproduzido em 1880 por Júlio Rainha com o mesmo resultado⁶¹³). A curto prazo só se procuraria adjudicar a linha da Beira Alta e o ramal de Coimbra (lei de 23-3-1878)⁶¹⁴. Importa referir que por esta altura Espanha havia mudado de opinião em relação à ligação por Monfortinho, incluindo-a na rede definida pela lei de 23-11-1877. O obstáculo da fronteira parecia assim ultrapassado, mas restava ainda a CRCFP que continuava mais interessada em não ver construída essa linha no imediato⁶¹⁵.

O concurso foi aberto por decreto de 24-5-1878, tendo concorrido apenas a SFP com a qual o governo lavra contrato a 3-8-1878. A SFP organiza, não sem dificuldades ao nível da emissão de acções, uma companhia subsidiária – a CCFBA, cujos estatutos seriam aprovados pelo governo por decreto de 8-1-1879 – a quem trespasa a concessão e que em 3-10-1878 inicia com grande intensidade a construção do troço entre a Pampilhosa e Vilar Formoso (a cargo de Dauderni e Duparchy)⁶¹⁶. O ramal de Coimbra ficaria em suspenso, como vimos, acabando por ser entregue à CRCFP. A linha da Beira Baixa também seria adiada, catalisando a ira do par albicastrense Vaz Preto, que nos anos seguintes não se coibiria de a demonstrar.

Depressa se começou a pensar em dar um porto à linha da Beira Alta ligando-a à Figueira da Foz, *“uma das praias mais frequentadas para uso dos banhos de mar”*⁶¹⁷. De facto, só como ponto turístico valia, pois como porto comercial em 1846 estava impraticável, entre 1864 e 1881 apenas admitia navios de pequeno calado e *“por muito, porém, que possa esperar-se das obras projectadas e de outras sómente lembradas, não deve nunca alimentar-se a vaidosa esperança de que o porto e*

⁶¹² PAÇO-VIEIRA, 1906: 289-290. REIS, 1940a. URBANO, 1942.

⁶¹³ DCD, 10-4-1880: 1342-1343.

⁶¹⁴ DCD, 23-3-1877, 16-1-1878, 1-2-1878, 20-2-1878 e 22-2-1878: 758-759, 107-108, 304, 416-417 e 432-434. FINO, 1883-1903, vol. 1: 306-307.

⁶¹⁵ MATEO DEL PERAL, 1978: 127-131. Ver mapa 30-12d.

⁶¹⁶ COLP, 1879: 3-9. FINO, 1883-1903, vol. 1: 310. BARATA, 1945. PINHEIRO, 1986: 480-481. PINHEIRO, 2004: 9. WOŁOWSKI, 1883.

⁶¹⁷ DCD, 20-2-1878: 596 (Lourenço de Carvalho).

a barra da Figueira possam tornar-se de primeira ordem”⁶¹⁸. Apesar do alvitre de Adolfo Loureiro, muitos esforços se fariam no sentido de servir a Figueira de caminho-de-ferro, se bem que motivados sobretudo por interesses de ordem local. O administrador da CRCFP, Miguel Osório, cedo alertou Espregueira, director da mesma, para a conveniência de a companhia obter quanto antes a ligação à Figueira por Coimbra, obra que beneficiaria a empresa, mas sobretudo a cidade e as propriedades que Miguel Osório aí possuía. Quanto ao engenheiro não vislumbrava qualquer interesse na via-férrea⁶¹⁹. Noutras ocasiões, o deputado regenerador pela Figueira, Luís de Lencastre, procurou convencer o parlamento a autorizar o assentamento de uma linha desde a Pampilhosa. A 13-5-1879 chegou a apresentar um projecto de lei nesse sentido (assinado por outros cinco tribunos de círculos atravessados pela linha)⁶²⁰, mas apesar da sua filiação *partidária*, o projecto não seria concretizado pelo governo regenerador. Só o governo seguinte (progressista), a pedido da CCFBA, outorgaria a esta companhia a linha entre a Pampilhosa e a Figueira. Quanto à concessão feita a Mangeon, caducaria quando em 1885 a JCOPM recusa validar um projecto apresentado pelos adjudicatários. As razões eram óbvias: por esta altura a linha da Pampilhosa há muito era uma realidade e entre a Figueira e Coimbra estava já aprovado o projecto da CRCFP⁶²¹.

Voltando ao caminho-de-ferro da Pampilhosa à Figueira, o processo que parecia simples complicou-se com o protesto da CRCFP, que alegava tratar-se de um ramal da sua linha do norte (ainda para mais colocado dentro da sua zona de protecção pelo menos entre Alfarelos e Coimbra) e, como tal, tinha sobre ele direito de opção. Vinte anos após a assinatura do contrato com Salamanca percebera-se que este encerrava uma lacuna, pois não definia o que era um ramal nem paralelismo. Para dirimir a contenda, consultou-se a JCOPM que em 21-8-1879 define ramal como uma linha-férrea secundária, de limitada extensão e condições técnicas menos rigorosas, destinada a alimentar o movimento de linhas principais e a servir principalmente uma determinada zona, centro de produção ou de consumo ou um estabelecimento industrial, características que não se aplicavam ao troço entre a Pampilhosa e a Figueira. Quanto ao alegado paralelismo, a JCOPM nega novamente razão à CRCFP, pois não era difícil de ver que a ferrovia da Pampilhosa à Figueira corria de nordeste para sudoeste e a de Lisboa ao Porto do sul para norte, pelo que não se podia falar em paralelismo mesmo que este se verificasse em alguns quilómetros (consulta de 28-8-1879)⁶²². Entretanto, o governo abre concurso entre as duas companhias. A CCFBA começou por pedir um subsídio de 5 contos/km contra os 8 da CRCFP (que aliás nem tinha direito a nenhum apoio, pois, segundo o contrato, os ramais deveriam ser construídos sem qualquer tipo de subvenção). Entretanto, a 30-8-1879 a

⁶¹⁸ LOUREIRO, 1904-1909, vol. 2: 107, 116, 151, 164, 195, 234. LOUREIRO, 1874-1875.

⁶¹⁹ GCFEA, a. 21, n.º 495 (1-8-1908): 229.

⁶²⁰ DCD, 19-3-1875, 20-2-1878 e 13-5-1879: 876-877, 418 e 1689-1690.

⁶²¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 29 (1885), parecer 12509 (13-8-1885).

⁶²² DINIS, 1915-1919, vol. 6: 242-251 e 255-259.

CCFBA declara fazer a obra sem auxílio algum. A 3-9-1879 o governo assina um acordo provisório com aquela companhia, que é posto à discussão em 21-2-1880 e convertido em lei e contrato definitivo em 31-3-1880. A CRCFP não desistia da sua pretensão e levava o caso à última instância a que podia recorrer: o juízo arbitral. A decisão deste (de 7-8-1880), porém, desfaz as dúvidas, dando razão à CCFBA e validando por conseguinte o contrato celebrado com o governo, que começa a ser executado três dias depois⁶²³.

Os concelhos vizinhos procuram influenciar o projecto de modo a fazer passar a linha pelas suas áreas. O engenheiro Almeida de Eça é nomeado (portaria de 26-9-1879) para definir a melhor directriz. Colocou-se novamente a hipótese de levar a via-férrea por Coimbra, o que, contudo, podia levar ao pagamento de uma indemnização à CCFBA (por quebra contratual e para compensar os maiores custos desta obra) e a extinção do projecto da Pampilhosa que era gratuito. Além disso, tal ligação era reprovada pela JCOPM por motivos de exploração, financeiros e de conveniência para ambas as companhias. O traçado final acabaria por passar a sul de Cantanhede, próximo a Arazede e a norte de Montemor-o-Velho, antes de terminar na Figueira. Apesar de os declives máximos serem superiores aos da linha da Beira Alta (15 mm/m) e o inverso se verificar em relação aos raios de curva (350 m), a JCOPM aprovava o projecto e as obras iniciavam-se em 10-8-1880⁶²⁴.

Em 1882, toda a obra desde a Figueira até Vilar Formoso estava completa e uma linha muito sinuosa e com muitas obras de arte é inaugurada na presença dos reis de Portugal (3-8-1882), tal a importância que se concedia ao evento e à nova estrada de ferro⁶²⁵. No entanto, as esperanças em si depositadas não se concretizaram. A linha ainda esteve quatro anos à espera de se ligar à rede espanhola que a deveria conduzir a França, o que, aliado à falta de estradas (queixa que se mantinha em 1932!), à incipiência do porto da Figueira (malgrado os insistentes pedidos para a realização de obras por parte da CCFBA), à igualdade de tarifas com a CRCFP e às próprias condições da via, fez com que a miragem do tráfego internacional nunca se consubstanciasse. Os rendimentos nunca cobriram as despesas de capital (sobretudo o obrigacionista que em 1882 era três vezes superior ao accionista) e logo em 1883 a CCFBA é obrigada a contrair um empréstimo para pagar o juro das suas obrigações. O dividendo deixou de ser distribuído e os obrigacionistas tiveram de se contentar com o excesso de receita, que não cobria o juro acordado. Chegou-se a ponderar uma fusão com a CRCFP, que porém nunca se veio a concretizar⁶²⁶.

⁶²³ DINIS, 1915-1919, vol. 6: 295-304. FINO, 1883-1903, vol. 1: 405-408 e 412-418. GCF, a. 45, n.º 1073 (1-9-1932): 401. SOUSA, 1907d.

⁶²⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 23 (1880), pareceres 8605 (3-2-1880) e 8886 (16-8-1880).

⁶²⁵ FINO, 1883-1903, vol. 1: 431. GCF, a. 45, n.º 1073 (1-9-1932): 401. CALIXTO, 1966c. PINHEIRO, 2004: 9.

⁶²⁶ GCF, a. 18, n.º 429 (1-11-1905): 327; a. 45, n.º 1073 (1-9-1932): 402. EÇA, 1888. GOMES, 1998: 14. PINHEIRO, 1986: 483. PINHEIRO, 1997: 152-153. PINHEIRO, 2008: 133. REIS, 1940a. REIS, 1941a. SOUSA, 1909d. TORRES, 1985: 70-71. VIEIRA, 1983: 298-299.

4.6.3 | RAMAIS DA LINHA DA BEIRA ALTA E LIGAÇÕES A NORTE E AO DOURO

Ao longo dos anos lançaram-se várias hipóteses de ramais que, partindo da linha da Beira Alta, servissem as localidades mais próximas. O de Viseu era o mais falado. A cidade era a capital de distrito, mas não estava contemplada com uma linha. Porém, esta não era a única proposta aventada. Nos projectos de lei de 1873 e 1875 e na discussão das linhas da Beira de 1875 e 1878 foi também proposto um ramal até Gouveia por deputados da região (Tomás Ribeiro, Teles de Vasconcelos e Francisco de Albuquerque)⁶²⁷. Falou-se ainda em mais três possibilidades pelos vales do Távora, do Massueime (afluente do Côa) e do Vouga. Já na discussão de 1875, Lobo de Ávila as tinha sugerido e, durante a construção da linha da Beira Alta, a JCOPM aconselhava que a estação da Guarda se prestasse a receber uma linha até ao Douro. Em 1881 Luís de Oliva e em 1888 Simões Ferreira e Fernandes Vaz também as lembraram nas câmaras. Apesar de todos estes esforços e de uma ligação entre as linhas do Douro e Beira Alta ter sido incluída na proposta do governo de 1-6-1888 nada seria feito, em virtude do acidentado do terreno que obrigaria ao uso de curvas muito apertadas e inclusivamente do sistema de cremalheira (rodas dentadas)⁶²⁸. Na década de 1890, estas soluções seriam mais uma vez trazidas ao parlamento nos planos progressistas de 1897 e de 1898-1899.

4.6.3.1 | RAMAL DE VISEU

A linha da Beira Alta passava no distrito de Viseu, mas não servia directamente a cidade, pelo que cedo se pensou em construir um ramal até lá. Muito naturalmente foi altamente defendido pelos irmãos Campos (Francisco e Luís), viseenses para quem o seu reformismo não era suficiente para pedir economias na sua região, e pelo também reformista Francisco de Albuquerque. Na proposta de lei de 21-2-1874 os regeneradores encaravam-no como uma via útil mas acessória, que podia ser construída em condições económicas (via reduzida). A lei de 26-1-1876 também o incluiu, mas não seria este diploma a realizá-lo⁶²⁹. Uns anos depois, durante a inauguração da linha da Beira Alta, Fontes terá prometido a sua execução e neste mesmo ano em resposta a uma proposta de George Hastings para uma linha de Mangualde a Estarreja, a JCOPM salienta que mais útil seria uma via reduzida pelo vale do Massueime ou ligando Viseu a Sta. Comba Dão para aproveitar a riqueza mineira e agrícola e a densidade populacional da região⁶³⁰.

⁶²⁷ DCD, 9-3-1875, 12-3-1875 e 22-2-1878: 764-765, 778-782, 896-901 e 432-434.

⁶²⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 23 (1880), parecer 8653 (8-3-1880) e 8991 (21-10-1880). DCD, 26-1-1881 e 10-3-1888: 256, 716 e 720. DCDPR, 2-4-1875: 261-262. PACÔ-VIEIRA, 1906: 153-154.

⁶²⁹ DCD, 19-3-1875, 20-2-1878, 22-2-1878, 11-2-1879, 5-5-1882, 11-5-1882: 876, 417-418, 432-435, 405-406, 1354, 1406. SOUSA, 1915a.

⁶³⁰ AHMOP. JCOPM. Cx. 24 (1882), parecer 9725 (26-1-1882). WOŁOWSKI, 1883.

Cumprindo a sua promessa, Fontes propõe ao parlamento e vê aprovada a lei de 26-4-1883, que promulga a construção de uma ferrovia entre Sta. Comba e Viseu. Estudos entretanto realizados assentavam a directriz na margem direita do Dão por Tondela, Canas de Sabugosa, Parada de Gonta e Fail⁶³¹. Todavia, o primeiro concurso, aberto por decreto de 30-8-1883, ficou vago porque as condições de remição da linha eram desvantajosas para os concessionários. Decreto de 21-11-1883 reabre a praça em circunstâncias mais vantajosas, atraindo o interesse de Henri Burnay que por contrato de 24-12-1883 e lei de 26-5-1884 se torna concessionário definitivo⁶³². Após a adjudicação, começou-se a discutir a directriz do ramal no parlamento, procurando cada deputado puxá-la para mais perto das suas regiões de origem. Já Mariano de Carvalho preferia alvitrar que uma linha tão pequena nunca seria rentável, devendo por isso ser prolongada pelo vale do Vouga até à linha do norte⁶³³. Contudo a certeza na construção do ramal esfumou-se quando Burnay não aceitou a condição de ter maioria portuguesa na administração da companhia que constrísse e explorasse a ferrovia e abdicou da concessão. Decreto de 11-12-1884 abre concurso pela terceira vez ao qual concorreu um cartel formado pelo conde da Foz, Fernando Pereira Palha, visconde de Macieira e Henrique Moser. No ano seguinte, o contrato provisório é assinado (23-1-1885), transformado em lei (30-6-1885), tornado definitivo (29-7-1885) e passado à CNCF⁶³⁴.

Poucos meses depois já se ponderava prolongar a linha até Foz Tua ou Castelo de Paiva⁶³⁵, mas o prioritário era construir o ramal contratado. Para isso os engenheiros Santana Branco, A. Z. da Silveira e Almeida Pinheiro apresentam o projecto em 1887, levando a directriz por Sabugosa e Torredeita no sentido de servir Tondela e de encurtar o percurso de Viseu para a Pampilhosa⁶³⁶. Apesar de aumentar o número de curvas de pequeno raio para reduzir o custo de construção, a verdade é que se conseguia um traçado melhor, que foi aprovado na condição de a aproximação a Viseu ser feita em melhores circunstâncias e ser tal que permitisse a sua continuação até às linhas do norte e Douro. Ao segundo ensaio sancionava-se a directriz, ficando por ratificar a estação de Viseu o que viria a acontecer em Março de 1888, numa solução que tinha também a vantagem de possibilitar a substituição da via estreita pela via larga no futuro⁶³⁷. A demora na conclusão e aprovação dos estudos ter-se-á ficado a dever a rivalidades locais, pretendendo cada vila puxar para si o caminho-de-ferro⁶³⁸.

⁶³¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), parecer 14460 (4-7-1887).

⁶³² COLP, 1883: 255-262, 352-359 e 400 e ss; 1884: 190-210. FINO, 1883-1903, vol. 1: 544-546.

⁶³³ DCD, 12-2-1883 e 14-2-1883: 313 e 347-352.

⁶³⁴ COLP, 1884: 542; 1885: 202-203; 1885: 13-19 e 312 e ss.; 1886: 187. DCD, 23-2-1885: 1859-1866. SOUSA, 1924-1925.

⁶³⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 31 (1886), parecer 13700 (4-10-1886).

⁶³⁶ SOUSA, 1914-1915: 81-83.

⁶³⁷ AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), parecer 14460 (4-7-1887); cx. 34 (1888), pareceres 15179 (19-1-1888) e 15331 (12-3-1888).

⁶³⁸ GCFPH, a. 3, n.º 71 (1-12-1890): 362-363.

Em 1-6-1890 o comboio chegava a Tondela e em Novembro de 1890, em grande festa, toda a linha era aberta provisoriamente à exploração (depois de uma rescisão contratual com a empresa construtora do visconde de Barreiros em Janeiro desse ano⁶³⁹), nunca gerando a linha rendimento suficiente para desobrigar o governo do seu compromisso de garantir um juro de 5,5%, em virtude de Viseu não ter vida suficiente para justificar um caminho-de-ferro⁶⁴⁰.

4.6.3.2 | VALE DO VOUGA

Ao ramal de Viseu associou-se a linha do Vouga. Como vimos, Mariano de Carvalho achava que o prolongamento daquele ramal pelo vale daquele rio era não só uma possibilidade como uma necessidade. Os pontos extremos da via nunca foram bem definidos: Mangualde ou Sta. Comba de um lado, Estarreja ou o ponto mais próximo possível do Porto do outro. Em 1877 realizaram-se alguns estudos para uma linha partindo de Estarreja, ponto movido para Espinho após novas prospecções realizadas dois anos depois⁶⁴¹.

No parlamento, vários foram também os seus propugnadores (Francisco de Albuquerque, Júlio Rainha, Almeida e Costa, Morais Carvalho Júnior, Francisco de Campos), todos com interesses na área a servir ou na Beira Alta. Em 10-4-1880 um grupo de deputados liderado por Bandeira Coelho avança com um projecto de lei que garantia um juro de 2% aos investidores que construíssem um caminho-de-ferro entre a linha da Beira Alta e a linha do norte com um ramal pelo vale do Ul até ao Douro. Todos eram unânimes em justificar a linha pela riqueza e denso povoamento da região que atravessava, por aproximar a Beira Alta do Porto e de Aveiro e por servir as termas de S. Pedro do Sul. Em 1882 surge uma outra proposta que contudo não se realiza e em 1885 surge nova proposição para uma rede na Beira que incluía uma ligação da linha da Beira Alta ao Douro e ao caminho-de-ferro do norte⁶⁴².

De qualquer modo, a decisão ficar-se-ia no imediato pelo ramal de Viseu até que em 1889 surge nova solução. Neste ano Basílio de Castelo Branco requer a concessão de uma linha-férrea em via reduzida de Espinho a Torredeita (mais tarde Viseu) por Vila da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Oliveira de Frades e Vouzela com ramal desde Sever do Vouga até Aveiro, não prevendo qualquer apoio por parte do estado. A concessão seria feita não a Basílio Castelo Branco, mas a Frederico Pereira Palha, por alvarás de 11-6-1889 e de 21-7-1889 (por esta altura falava-se

⁶³⁹ GCF, a. 3, n.º 50 (16-1-1889): 23; a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 45; a. 60, n.º 1451 (1-6-1948): 329.

⁶⁴⁰ FINO, 1883-1903, vol. 3: 62. GCF, a. 60, n.º 1463 (1-12-1948): 646; a. 62, n.º 1485 (1-11-1948): 656. GCFPH, a. 3, n.º 71 (1-12-1890): 362-363. AGUILAR, 1949. DAVIES, 1998. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol 3: 92. SOUSA, 1914-1915: 113-115.

⁶⁴¹ SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 3: 45.

⁶⁴² AHMOP. JCOPM. Cx. 28 (1885), parecer 12219 (30-4-1885). DCD, 11-2-1879, 10-4-1880, 21-4-1880, 12-2-1883 e 14-2-1883: 405-406, 1340-1343, 2229-2230, 313 e 347-354.

também numa outra via que partindo de Recarei seguisse pelo vale do Paiva até S. Pedro do Sul, Viseu e Mangualde⁶⁴³). Os estudos, entregues a Xavier Cordeiro, iniciaram-se em 1889, mas só foram apresentados ao governo em 1894, depois de algumas prorrogações de prazo⁶⁴⁴. Apesar do optimismo do engenheiro e do concessionário e do apoio da AECP e das localidades ouvidas por Elvino de Brito em 1898-1899, a linha só no século XX se tornaria realidade⁶⁴⁵.

4.6.4 | A CONSTRUÇÃO DA LINHA DA BEIRA BAIXA

O governo estava autorizado a construir a linha da Beira Baixa a entroncar no caminho-de-ferro de Malpartida desde 1876. A ideia acabou por não se realizar, em virtude da falta de vontade de Espanha, do facto de o projecto prejudicar a CRCFP, de a linha da Beira Alta atravessar uma parte mais extensa do país e de ser um trunfo para amainar a oposição reformista e progressista.

Quatro anos volvidos, a linha da Beira Baixa voltava à ordem do dia, se bem que despida da sua vocação internacional. Portarias de 24-1-1880 e 16-2-1880 incumbiam Almeida Pinheiro e Pedro Romano Folque (pelo ministério da guerra) de um estudo para uma via-férrea desde a estação de Praia do Ribatejo (a última estação da linha do leste antes de atravessar o Tejo) até Castelo Branco, Fundão, Covilhã (directamente ou por meio de um ramal) e Gata (linha da Beira Alta). Para Almeida Pinheiro, o investimento justificava-se por servir a Covilhã (cidade que se tinha desenvolvido praticamente sem comunicações e que se esperava se desenvolvesse ainda mais com o caminho-de-ferro) e por cruzar zonas férteis e produtivas como o vale de Prazeres ou a Cova da Beira. *“Em uma palavra (...) a falta de comunicações tem conservado pobre, despovoada e quasi totalmente desaproveitada uma parte importantissima do paiz, a qual deve rapidamente transformar-se e representar riqueza enorme, se o caminho de ferro da fronteira, passando, como é de esperar, a ser uma realidade, produzir o efeito benefico que é chamado a desempenhar”*⁶⁴⁶. Seguiu sempre pela margem direita do Tejo (a poucos quilómetros de distância da linha do leste) até Abrantes e Portas do Ródão antes de inflectir para Castelo Branco, passar pelo Fundão e Covilhã e se unir à linha da Beira Alta. O estudo estava muito bem fundamentado com várias hipóteses para a directriz de cada uma das secções (foz do Ocreza, Castelo Branco, Fundão e linha da Beira Alta).

A JCOPM concordava com a direcção dada até Ródão, embora preferisse que o seu início se fizesse em Abrantes (para evitar duplicação de comunicações, uma despesa desnecessária com a

⁶⁴³ GCF, a. 51, n.º 1225 (1-1-1939): 44; a. 56, n.º 1363 (1-10-1944): 390; a. 63, n.º 1499 (1-6-1950): 149. PAÇÕ-VIEIRA, 1906: 227.

⁶⁴⁴ AHMOP. CSOPM. Cx. 39 (1892-1893), parecer 22650 (3-4-1893); cx. 40 (1894), parecer 23804 (16-4-1894); cx. 43 (1895), parecer 25007 (8-4-1895); cx. 45 (1895), parecer 25679 (31-10-1895). CORDEIRO, 1889. GCF, a. 51, n.º 1226 (16-1-1939): 81-82.

⁶⁴⁵ CORDEIRO, 1889. CORDEIRO, 1893a. CORDEIRO, 1894. PORTUGAL, 1899a. GCFPH, a. 7, n.º 160 (16-8-1894): 267. DAVIES, 1998: 185. SILVA & RIBEIRO, 2007-2009, vol. 3: 46-47. SOUSA, 1908b.

⁶⁴⁶ PINHEIRO, 1884: 62. Ver também anexo 15 e mapas 30-28.

travessia do Zêzere e uma volta maior para os viajantes que do Alentejo se dirigissem à Beira Alta) e que se estendesse pela margem esquerda do Tejo (onde a construção seria mais económica). Não perdia também a esperança de tornar a linha totalmente internacional (entrando directamente em Espanha sem necessidade de entroncar noutra via-férrea qualquer), sugerindo a melhoria das condições de tracção no troço até Ródão. Tão grande era o valor que a JCOPM dava à linha internacional do vale do Tejo que até sobre ela opina, parecer apesar de tal não lhe ser pedido, o que era algo raríssimo. O resto do projecto estava também em condições de ser aprovado, sobretudo na aproximação à Guarda que se prestava à continuação até ao Douro⁶⁴⁷.

Do ponto de vista militar, esta linha paralela à fronteira era considerada para alguns de extraordinária importância. Já para a CDL, a melhor defesa contra a invasão pela Beira Baixa estaria em não alterar a topografia do terreno desde o Baixo Zêzere até Ródão e principalmente até à praça de Abrantes. A fazer-se uma nova ferrovia nesta região, deveria seguir pelo vale do Ocreza e dirigir-se à Guarda ou então seguir sempre pela margem esquerda do Tejo até Ródão. Em situação de guerra, a destruição da ponte sobre o Tejo poria Lisboa a salvo, embora o reverso da medalha também fosse certo: uma destruição pelo inimigo da ponte em Ródão impediria o reforço ou a retirada de tropas da Beira Baixa. No entanto, a CDL acabaria por se contradizer indicando a travessia do Tejo em Abrantes e a construção até Ródão e daqui até à Guarda como igualmente útil e exequível, porque a invasão pela Beira Baixa continuava a ser muito pouco provável e difícil⁶⁴⁸.

Na posse do parecer da JCOPM, Fontes e Hintze, em 19-1-1883, propõem ao parlamento a adjudicação da linha da Beira Baixa, mediante atribuição de garantia de juro (num pacote que incluía as linhas do Tua e de Viseu). A lei de 26-4-1883 sanciona o projecto e o concurso é aberto por decreto de 2-8-1883, mas tal como aconteceu para as restantes linhas as condições de remição afastam os interessados. Reaberta a praça por decreto de 6-10-1883, licita unicamente a CRCFP. O contrato provisório é assinado a 15-11-1883 e aprovado pelas câmaras (lei de 26-5-1884) na condição de a CRCFP reformular os seus estatutos no sentido de ter uma maioria de administradores portugueses no conselho de administração. A maioria dos administradores estrangeiros recusa a pretensão governamental e ameaça mesmo desistir da concessão. Num golpe de teatro a assembleia-geral de 13-9-1884 (que declarou nulas as procurações dos sócios estrangeiros, limitando o voto aos sócios portugueses) rejeitou a decisão da administração e aprovou a reforma dos estatutos. O gover-

⁶⁴⁷ AHMOP. JCOPM. Cx. 25 (1883), parecer 10307 (9-1-1883).

⁶⁴⁸ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886, div, 3/20/35/1: 13 e ss. SARMENTO, 1878; CDL. Parecer da CDL sobre o caminho de ferro da Beira Baixa debaixo do ponto de vista da sua influencia sobre a defesa de Lisboa. Sem data, div. 3/20/38/1.

no recusou imiscuir-se em assuntos internos da CRCFP e aprovou os seus novos estatutos (portarias de 15-10-1884 e 25-6-1885), o que permitiu que o contrato se tornasse definitivo (29-7-1885)⁶⁴⁹.

Os estudos da CRCFP melhoraram em alguns aspectos o traçado de Almeida Pinheiro e satisfizeram as exigências do governo e dos militares que os acompanhavam (passagem mais perto da Covilhã e atenção a alguns aspectos na construção, em troca de um prolongamento do prazo de entrega em seis meses⁶⁵⁰), acabando a linha por seguir pela margem direita do Tejo atravessando-o em Abrantes⁶⁵¹. Tudo parecia correr bem até à chegada à serra da Gardunha. Almeida Pinheiro sugerira três alternativas, sendo a sua preferida a que previa um grande túnel de 1 km furando a serra. A CRCFP procurou eximir-se dessa responsabilidade. A sua alternativa (por Alpedrinha e Fundão) era melhor em termos de tracção mas mais extensa, o que prejudicava o público (em termos de tarifas) e o governo (por causa da garantia de juro), mas a JCOPM acaba por a aceitar⁶⁵². A chegada à Covilhã também foi alterada. Para Almeida Pinheiro levar o caminho-de-ferro directamente à cidade era complicado, preferindo também a JCOPM a construção de um mero ramal. Novos estudos realizados pelo governo (Francisco Perfeito de Magalhães e António José Antunes Navarro) e pela CRCFP conseguem aproximar suficientemente o caminho-de-ferro da Covilhã sem ultrapassar os limites das condições de tracção admitidas por lei e assim evitar a necessidade de uma despesa adicional com um ramal e (portaria de 28-7-1887)⁶⁵³. Uma última alteração seria feita: numa última tentativa de vocacionar o caminho-de-ferro para tráfego internacional, a JCOPM ainda sugere que a ligação à linha da Beira Alta se fizesse por meio de uma concordância com entroncamento na Guarda (em direcção à Figueira) e em Vila Fernando (em direcção a Vilar Formoso), alvitre que é aceite pelo governo por portaria de 15-9-1887⁶⁵⁴.

Os trabalhos na linha propriamente ditos começaram em 3-3-1887 no troço entre Ródão e Castelo Branco (era independente em relação ao traçado do resto da linha e dava trabalho aos muitos operários desempregados na zona)⁶⁵⁵. Foram entregues aos banqueiros do Porto, visconde de Barreiros, José Nogueira Pinto, Ricardo Pinto da Costa e Joaquim Lourenço Alves, que formam a empresa construtora da linha da Beira Baixa (contrato de 1-2-1886)⁶⁵⁶. Talvez por falta de vocação dos empreiteiros, a obra desenvolveu-se muito lentamente, perante um quadro financeiro adverso, conflitos entre as partes e discórdia com o governo quanto à directriz a seguir. Em 1888 a JCOPM

⁶⁴⁹ COLP, 1883: 294-301 e 341 e ss.; 1884: 190-210 e 438-439; 1885: 184 e 305 e ss.. FINO, 1883-1903, vol. 1: 238-245. GOMES, 2009a: 3-5. SILVA & GOMES: 2003: 24.

⁶⁵⁰ COLP, 1886: 151.

⁶⁵¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 32 (1887), pareceres 14169 (28-3-1887) e 14202 (11-4-1887).

⁶⁵² AHMOP. JCOPM. Cx. 32 (1887), parecer 14231 (28-4-1887). FALCÃO et al., 1886.

⁶⁵³ AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), parecer 14523 (21-7-1887). COLP, 1887: 311.

⁶⁵⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), parecer 14711 (12-9-1887); cx. 41 (1894), parecer 23987 (11-6-1894).

⁶⁵⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 32 (1887), parecer 14169 (28-3-1887).

⁶⁵⁶ CNDF(AD). Linha da Beira Baixa. 1886. CCFP-CP/A/28/001. Docs. 5-16.

ainda apreciava variantes à linha e a discórdia só foi sanada quando a CRCFP desistiu do direito à garantia de juro sobre o excesso de linha que pretendia construir⁶⁵⁷.

Tudo isto fez com que a CRCFP acabasse por tomar conta da construção em 1891, gastando muito mais dinheiro do que aquilo que estava a contar, sendo forçada a pedir prorrogações de prazo ao governo (que dado o estado das finanças da companhia apenas impõe como multa o pagamento das despesas extra de fiscalização) para obter uma linha muito sinuosa. O acordo para o entroncamento duplo na linha da Beira Alta (na Guarda e nas proximidades de Vila Fernando – o chamado ramal de Monte Barro) e para o uso comum da estação da Guarda não foi facilitado pela CCFBA, que respondia na mesma moeda aos entraves levantados pela CRCFP na Pampilhosa. A atitude da CCFBA não derivava apenas de despeito, mas de um temor real: assim que aberta à exploração, a linha da Beira Baixa encurtaria em muito o percurso de Lisboa para Irún. As esperanças que ainda subsistiam no tráfego internacional pela linha da Beira Alta esfumavam-se e um entroncamento na direcção da fronteira apenas piorava a situação, já para não falar do movimento dirigido à Covilhã que já não teria de passar pela Guarda⁶⁵⁸.

A circulação na nova estrada de ferro começou em 1889 até Castelo Branco⁶⁵⁹. Em 6-9-1891, abre-se à exploração o troço até à Covilhã e em 4-5-1893, o restante percurso entre a Covilhã e a Guarda, numa enorme celebração que mereceu a presença do rei⁶⁶⁰. Porém, faltavam ainda algumas obras como a construção da estação do Sabugal e do ramal de Monte Barro. Esta falta, juntamente com uma nova disposição legal que isentava o estado de fazer pagamentos a companhias que lhe estavam em dívida (art.º 15.º da lei de 26-2-1892)⁶⁶¹, motivou novo diferendo com a companhia. O governo acabaria por prescindir do ramal para evitar novos diferendos com a CRCFP e com a CCFBA (que chegaram a acordo quanto ao uso comum da estação da Guarda em finais de 1894) e por iniciar o pagamento da garantia de juro na sua totalidade (portaria de 13-4-1896) – e que falta fazia ela⁶⁶². No primeiro ano de exploração a linha dava prejuízo. A CRCFP pediria ao estado para assumir esse défice, mas o governo só se responsabilizava pelo compromisso previsto por contrato (no máximo 5,5% sobre um custo estimado em 35,8 contos/km) e, como vimos, somente quando a CRCFP assumisse na totalidade os seus compromissos⁶⁶³.

⁶⁵⁷ AHMOP. JCOPM. Cx. 34 (1888), parecer 15317 (9-3-1888). FINO, 1883-1903, vol. 3: 1157-1158.

⁶⁵⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 38, parecer 21692 (23-5-1892); cx. 39 (1892-1893), pareceres 22284 (14-11-1892), 22611 (16-3-1893) e 22647 (27-3-1893); cx. 41 (1894), parecer 23987 (11-6-1894). FINO, 1883-1903, vol. 3: 144-145. GCF, a. 4, n.º 74 (16-1-1891): 21-23.

⁶⁵⁹ GCF, a. 60, n.º 1453 (1-7-1948): 362.

⁶⁶⁰ FINO, 1883-1903, vol. 3: 184. BCP, a. 25, n.º 286 (4-1953): 10. GCF, a. 62, n.º 1473 (1-5-1949): 289. AGUILAR, 1949. GOMES, 2009a: 6. SALGUEIRO, 2008: 73-76.

⁶⁶¹ FINO, 1883-1903, vol. 3: 131.

⁶⁶² AHMOP. CSOPM. Cx. 39 (1892-1893), parecer 22606 (16-3-1893); cx. 40 (1893), parecer 22842 (29-5-1893); cx. 42 (1894-1895), parecer 24618 (24-12-1894); cx. 45 (1895), parecer 25806 (28-11-1895). FINO, 1883-1903, vol. 3: 309-310. PIMENTEL, 1890b. PIMENTEL, 1892.

⁶⁶³ FINO, 1883-1903, vol. 3: 180-181.

5 | ASPECTOS DA POLÍTICA FERROVIÁRIA NACIONAL

*“A historia é a mestra da vida; oxalá que a sentença não seja esquecida em materia de caminhos de ferro e que se não fechem os olhos á luz dos seus ensinamentos”*¹

5.1 | AS EXPECTATIVAS E REALISMOS

*“Vêde-lo – exclama o orador – esse monstro de ferro, soltando das narinas turbilhões de fumo, semelhante ao Leviathan da fábula! (bravo! bravo!). Vêde-lo, atravessando como um relâmpago os mais áridos terrenos: e que maravilhoso espectáculo se nos oferece, então: ao contrário do cavalo de Átila, cuja pata fazia secar a erva dos prados, por onde passa este novo cavalo de fogo (bravo! bravo!) brotam as searas, cobrem-se as colinas de vinha (muito bem! muito bem!), penduram-se os rebanhos nas encostas verdejantes dos montes, murmuram os ribeiros nas azinhagas, ondulam as searas (muito bem!) e o jovial lavrador lá vai, satisfeito e alegre, cantando as deliciosas canções do campo, junto à esposa fiel coroada das mimosas flores dos prados! (Bravo! Bravo! Sensação)”*². Estas eram as palavras do personagem de ficção queirosiana Alípio Abranhos proferidas no parlamento a propósito do caminho-de-ferro de leste. Embora a emotividade e floreado do discurso ficcional não encontre paralelo na realidade, as expectativas em relação ao negócio ferroviário não lhe eram muito inferiores.

5.1.1 | ILUSÕES ANTES DA ABERTURA DAS GRANDES LINHAS

Essas expectativas não eram muito diferentes das que outros países haviam partilhado quando iniciaram o assentamento de carris. Em 1839, na Bélgica, o ministro Nothomb afirmava que *“pour la Belgique, dans l’ordre matériel, le chemin de fer (...) c’est la grande affaire nationale (...). La Belgique a donc obtenu par le chemin de fer ce que d’autres pays n’obtiennent que par de grands efforts d’un autre genre et des dépenses souvent improductives”*³. França tinha expectativas igualmente elevadas, esperando superar a Inglaterra graças os caminhos-de-ferro⁴. Na América do Norte, em 1847, os jornais afiançavam que *“ninguna nación (...) puede mantener su posición en la vanguardia de la civilización sin explotar a fondo estos nuevos medios de transporte”*⁵. À medida que

¹ SOUSA, 1909c: 52.

² Apud. ABRAGÃO, 1956b: 138-139.

³ Apud. HERTEN et al., 2001: 322.

⁴ CARON, 1997-2005, vol. 1: 98-99.

⁵ Apud. FOGEL, 1972: 18-19.

as redes férreas cresciam nestes países e a sua influência se fazia sentir no desenvolvimento dessas nações, as expectativas em países como Portugal cresciam ainda mais.

Em Portugal, as ilusões genéricas face aos caminhos-de-ferro baseavam-se no correcto pressuposto de que uma boa capacidade de circulação era indispensável à actividade económica. Tal era o pensamento de Chevalier (que como vimos era um dos mais citados economistas no parlamento) para quem um dos três grandes pilares do sucesso do industrialismo era precisamente o desenvolvimento das vias de comunicação (sendo as restantes a vulgarização do crédito e a disseminação do ensino profissional). O problema residia no facto de as ideias de Chevalier não se aplicavam tão eficazmente a Portugal como a França⁶.

Contudo, também é verdade que se concedeu à noção de *transporte* qualidades que ela não tinha, como aquela segundo a qual bastava facilitar o transporte para aumentar a produção. “*Produzir é transformar alguma coisa, é movel-a ou deslocá-la de um ponto para outro*”⁷, referia a este propósito João Crisóstomo em 1857, reiterando a posição do ministério das obras públicas, segundo a qual comunicações rápidas e fáceis seriam o meio mais eficaz de promover a prosperidade pública⁸. Ao se acelerar o transporte, esperava-se uma aceleração da produção, uma aceleração do consumo e, genericamente, um crescimento da riqueza pública; se a circulação fosse menos activa, nem a produção nem o consumo eram estimulados, pelo que “*é a actividade relativa da circulação, mais que nenhuma outra circunstancia, que constitue a superioridade industrial de um povo a respeito de outro*”⁹ – concluía João Crisóstomo. Neste sentido, não havia receita mais eficaz que o caminho-de-ferro. Esta noção, partilhada também por Du Pré na década de 1840, manteve-se ao longo de todo o fontismo. Embora se reconhecesse que o caminho-de-ferro operaria efeitos diferentes consoante a região atravessada, acreditava-se que em qualquer caso os efeitos seriam sempre positivos. Para Albino de Figueiredo, por exemplo, os caminhos-de-ferro tanto animavam a riqueza já existente como a faziam brotar. O importante era construir¹⁰.

Descendo ao pormenor dos efeitos em concreto, perspectivava-se uma melhoria em quase todos os campos da vida em sociedade. Du Pré esperava uma baixa dos preços, um aumento da exportação de cereais e gado, um crescimento do movimento industrial e das pescarias, uma maior protecção à agricultura e um aumento da eficácia político-administrativa do governo graças à diminuição da distância entre Lisboa e as diversas cidades do reino (que possibilitava também uma grande economia com a abolição de instituições de poder regional como os governos civis)¹¹.

⁶ MACEDO, 2009: 122.

⁷ SOUSA, 1915-1919: 453.

⁸ BMOP, 1853, n.º 3: 3.

⁹ SOUSA, 1915-1919: 453.

¹⁰ PEREIRA, 2008: 123.

¹¹ DU PRÉ, 1905.

Anos mais tarde, a comissão nomeada para apreciar a proposta de Hislop afina pelo mesmo diapasão e mostra igual – se não maior – optimismo. O caminho-de-ferro seria uma corrente eléctrica que galvanizaria o corpo inerte do país e pela qual se distribuiria melhor a produção agrícola, se aumentaria o valor das terras, se daria mais ampla extracção aos produtos, se converteriam baldios em terras aráveis, se variariam as culturas, se aperfeiçoaria a lavoura, se criariam novas indústrias e se auxiliariam as existentes (proporcionando-lhes matérias-primas e escoamento), se alargaria a esfera do comércio e negócios nacionais e se colocaria muitos produtos agrícolas portugueses, sobretudo o trigo, a concorrer com rivais estrangeiros¹². Perante tamanhas promessas não se compreendia “*que inconveniente haveria em immobilisar os capitaes do paiz para a construcção de caminhos de ferro, de que o próprio paiz tiraria immensas vantagens, tiraria immensos recursos todos os dias, todas as horas, e a todos os instantes*”¹³.

A grande esperança do investimento era, porém, fazer de Lisboa o cais da Europa, plataforma de ligação entre o velho continente e a América¹⁴. Esta confiança baseava-se nas qualidades naturais da enseada do Tejo, confirmadas mais tarde pelos engenheiros Veríssimo Guerreiro e Adolfo Loureiro (que contudo chamavam a atenção para a necessidade de algumas obras para desenvolver e aproveitar esse potencial)¹⁵. Mas não era só em Portugal que esta crença encontrava adeptos: Beuare, autor de *Les Chemins Espagnols et Portugais*, também acreditava que a favorável situação geográfica de Portugal faria com que todo o comércio entre a Europa e a América passasse por Lisboa e também Adam Smith perspectivava um futuro auspicioso ao ancoradouro da capital¹⁶. O próprio Chevalier – que mais sólida autoridade podiam desejar os políticos nacionais? – asseverava em 1865 que “*par la situation topographique et navale que lui est propre, le Portugal est destiné à devenir un des agents plus utiles de la grandeur et de la richesse collectives de l’Europe tout entière*”¹⁷. Anos mais tarde, a esperança mantinha-se: em 1882, durante a inauguração da linha da Beira Alta, o jornalista estrangeiro B. Wolowski, que acompanhava o evento, concordava no quanto “*cette nouvelle ligne devait intéresser les Portugais, en faisant naitre en eux la légitime espérance qu’elle contribuera sans retard à développer les richesses du pays*”, uma vez que “*Lisbonne est admirablement située pour être le débouché naturel de tous les produits espagnols*”¹⁸.

No parlamento as expectativas mantiveram-se sempre altas. Pouquíssimos parlamentares falavam contra o investimento, apenas se criticando o método escolhido pelo adversário político para o

¹² SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop].

¹³ DCD, 24-1-1854: 141 (Fontes).

¹⁴ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]. ROMA, 1857: 29-31. MACEDO, 2009: 144. GOMES, 2001: 1.

¹⁵ GUERREIRO, 1883. GUERREIRO, 1888. GUERREIRO, 1889. LOUREIRO, 1904-1909.

¹⁶ PINHEIRO, 1995: 337-338. TORRES, 1985: 54.

¹⁷ Apud MACEDO, 2009: 123-124.

¹⁸ WOLOWSKI, 1883: 8 e 175. Ver também PEREIRA, 2012a.

obter: “*não queremos caminhos de ferro! Quem é o temerário que se levanta ahi, e diga – não quero caminhos de ferro!*”¹⁹ – era a oração que melhor caracterizava a atitude dos tribunos. Fontes – que não estranhamente foi o político que mais orou sobre esta matéria no parlamento – esperava que a ideia de os construir poderia reunir consenso não só entre os parlamentares, mas entre os credores externos. A assunção do erro conduziria à dissolução de 1852, mas se o caminho-de-ferro não era suficiente para unir *partidos* era suficiente para unir vontades. Ao longo de toda a segunda metade do século XIX, à excepção do período de governação reformista e de grande parte da década de 1890, o parlamento agregou-se no desejo de dotar Portugal de ferrovias e todos os governos de todas as correntes políticas propuseram a sua construção²⁰.

Em 1852 o regenerador Casal Ribeiro entendia “*que a questão do caminho de ferro é para nós uma questão de vida ou de morte, porque elle é o mais poderoso incentivo que ha de dar energia á nossa agricultura, á nossa industria, á riqueza nacional; e é nisto que está, segundo o meu entender, a soluçao de toda a questão económica e financeira do paiz, porque o nosso estado financeiro não póde melhorar, sem primeiro se pôr em movimento a riqueza do paiz, e o caminho de ferro ha de ser o principal motor desse movimento*”. Quando os históricos chegaram ao poder em 1856, o discurso manteve-se. Um dos seus apoiantes, Gomes de Castro, afiançava que “*não se deve considerar tanto os onus que hão de resultar para o thesouro, como o bem que há de vir ao paiz do seu maior desenvolvimento*”²¹. Aqueles ónus recaíam sobre a população portuguesa – que, como dizia frontalmente Fontes, pode e deve pagar mais –, se bem que temporariamente. Embora não se adiantassem prazos, acreditava-se que o recurso a impostos e empréstimos era uma solução transitória até que o crescimento económico redundasse num aumento da matéria colectável que permitisse suportar os encargos da dívida²².

Nos pares, o apoio era também inequívoco, conquanto o entusiasmo não fosse tão expressivo. Para o visconde de Castro “*não ha outra necessidade maior; porque com o caminho de ferro prendem todos os melhoramentos do paiz (...); prende tudo, porque sem communicações não ha civilização*”; enquanto que em 1857 o conde de Lavradio (que no ano anterior muito se desiludira com o caminho-de-ferro de Lisboa ao Carregado, como vimos) profetizava que Portugal “*hoje pobre, (...) será um dia muito rico quando tiver este poderoso elemento de civilização e de prosperidade, sem o qual (...) não poderá pôr-se a par das demais nações da Europa*”²³.

Havia vozes que dissonavam deste entusiasmo generalizado, embora não deixassem de crer nos caminhos-de-ferro. Eram homens com autoridade política e técnica, mas que eram ignorados peran-

¹⁹ DCD, 25-1-1854: 162 (Cunha Sotomaior).

²⁰ PEREIRA, 2008b: 153-155. Ver anexos 18, 22, 24 e 25.

²¹ Apud PEREIRA, 2008: 154 e 155.

²² MATA, 1988.

²³ DG, sessões da câmara dos pares de 20-5-1857 e 22-5-1857: 683 e 692.

te a onda de furor. Em 1851, o engenheiro progressista (e depois histórico) Albino de Figueiredo descrevia da capacidade do caminho-de-ferro em transformar Lisboa num grande empório comercial, pois duvidava da presteza da exploração da linha que ligasse Portugal a França, além de que o transporte de mercadorias por via-férrea por uma linha tão extensa seria muito mais caro do que a viagem por barco. Na melhor das hipóteses, o porto de Lisboa só concorreria com os ancoradouros de Espanha e para isso não carecia de vias-férreas com excelentes condições de tracção, mas de melhoramentos no Tejo²⁴. Em 1856, Félix Manuel Borges Pinto de Carvalho, homem ligado ao vinho do Porto, realçava a inutilidade do investimento dada a posição geográfica do reino, a qualidade dos portos espanhóis, a falta de interesse de Espanha em se ligar a Portugal e o facto de o país vizinho concorrer com os mesmos produtos que Portugal nos mercados externos. O caminho seria investir nos rios e no mar, bem como em estradas²⁵. Também Watier se revelava pessimista quanto ao futuro de uma empresa ferroviária em Portugal que não fosse auxiliada pelo estado. Todavia, no caso de o ser, constituiria um útil instrumento, sobretudo no Alentejo²⁶. Finalmente, o rei D. Pedro V, embora fosse um entusiasta das vias-férreas, não se mostrava também convencido das enormes vantagens de que se falava, mostrando-se “*longe (...) de accreditar n’essa completa regeneração de Portugal que alguns (...) esperam do rail e da locomotiva*”²⁷.

Àquelas opiniões, o *BMOP* contrapunha factos verificados no estrangeiro, onde os resultados dos caminhos-de-ferro eram “*animadores, e devem estimular o zêlo dos povos, que estão menos adiantados, mas que reconhecem, que o meio de alcançar os outros consiste sobretudo em empenhar todos os esforços para obterem o aperfeiçoamento das suas estradas e linhas ferreas*”, o que fortalecia o entusiasmo parlamentar²⁸. Eram conhecidas as crises provocadas pelas *railway manias* mas “*não obstante terem sido muito prejudicados os accionistas (...), o publico tem geralmente colhido grandes vantagens*”²⁹. Apesar de as realidades externas serem muito heterogéneas e diferentes da portuguesa, a confrontação com outras nações era corrente e servia para tudo, conforme a orientação e tema do discurso (concessões, subvenções, preços, etc.). Se o exemplo de um país não servisse a determinada argumentação, fácil era arranjar outro que servisse. Em todo o caso, o cotejo com o estrangeiro começou a ser feito pela positiva, servindo de motivação para o fomento e não de causa para uma auto-comiseração colectiva. O atraso nacional era mais encarado como uma oportunidade para não cometer os erros das outras nações e menos como um obstáculo ao progresso³⁰.

²⁴ ALMEIDA, 1851: 7-17 e 25-29.

²⁵ CARVALHO, 1856. SOUSA, 20--: 11, 26.

²⁶ WATIER, 1860: 76-131.

²⁷ D. PEDRO V, 1927b: 151.

²⁸ BMOP, 1857, n.º 1: 110. Ver também MENDONÇA, 1856: 26-27.

²⁹ REFLEXÕES..., 1851: 6.

³⁰ PEREIRA, 2008b: 160.

As expectativas em relação ao investimento eram tais que não esmoreceram mesmo depois dos fracassos da CCP, de Lucotte, de Peto e dos atrasos na linha do sul. O problema fora com os empreiteiros e não com o caminho-de-ferro. Por outro, lado ainda não havia nenhuma grande linha que permitisse avaliar convenientemente o impacto do transporte ferroviário sobre o país³¹. Foi então que se contratou José de Salamanca (que, como vimos, dinamizou por completo a construção ferroviária em Portugal) e, à medida que o assentamento de carris decorria, imaginava-se iminente *“uma grande revolução no systema de parte das nossas culturas. É provavel mesmo que ella seja um dos effeitos logo proximos da abertura e circulação da via ferrea que está para nos ligar com a Hespanha”*³². Ao mesmo tempo surgia uma preocupação entre os deputados. Não se temia que os caminhos-de-ferro não tivessem os efeitos esperados, mas sim que *“peiorarão as nossas circumstancias economicas se não se fizerem todas as grandes arterias de que o paiz carece (...) porque só um ou dois caminhos de ferro no reino podem fazer muito mal, visto que promovem a prosperidade de uma provincia á custa do aniquilamento das outras”*³³. Era preciso construir mais.

Estas esperanças não eram completamente ingénuas e inocentes. É certo que havia algum desconhecimento em relação às reais capacidades do caminho-de-ferro (derivadas também da falta de informação estatística e cartográfica do país) e muita expectativa em relação ao investimento, mas este optimismo e aquela retórica entusiasmada faziam parte do jogo da política. Não fazia sentido a um governo propor uma enorme despesa ao parlamento sem lhe gabar as benéficas consequências que traria ao país. A oposição não podia também levantar obstáculos ao mais visível instrumento do progresso na altura, censurando outros contornos do negócio. A engenharia nacional, por seu lado, elogiava a oportunidade para aplicar a sua arte e garantir mais trabalho. Finalmente, não podemos esquecer que o parlamento era um palco privilegiado para publicitar o investimento na nação. Assim, um discurso optimista era uma forma de atrair potenciais investidores. Estes, de facto, vieram e tomaram também partido do afã dos governantes portugueses em se dotar de caminhos-de-ferro para se colocar numa posição negocial (ainda) mais forte.

5.1.2 | AS PRIMEIRAS DESILUSÕES

As expectativas em relação aos caminhos-de-ferro não foram destruídas pelos fracassos dos primeiros contratos, os quais eram explicados por razões alheias ao caminho-de-ferro em si. O défice verificado na exploração do troço entre Lisboa e Virtudes, por exemplo, derivava da própria anormalidade da linha: mal construída; sem oficinas, estradas de acesso e material circulante sufi-

³¹ PEREIRA, 2008b: 154.

³² DL, sessão da câmara dos pares de 25-2-1863: 752 (Rebelo da Silva)

³³ DL, sessão da câmara dos deputados de 7-6-1862: 1565 (Caetano Garcês).

ciente; tarifas demasiado baixas; e término num local impróprio para a exploração. Além disso, era demasiado curta e era uma novidade à qual os portugueses não estavam ainda habituados³⁴. De facto, esta ferrovia dificilmente poderia servir de amostra para aquilatar os benefícios que o caminho-de-ferro poderia trazer ao país. Quanto aos contratos com Lucotte e Peto, não se haviam concretizado por incapacidade dos seus empreiteiros. Já a linha do sul sofria *apenas* de atrasos que decorriam da falta de experiência dos empreiteiros.

De qualquer modo, só com extensas vias-férreas era possível avaliar os benefícios sobre a actividade económica nacional, o que só se pôde fazer em meados da década de 1860, quando Évora e Beja passaram a ser servidas de ligações ferroviárias e duas grandes linhas de Lisboa a Gaia e Elvas foram inauguradas. Contudo, os resultados ficaram muito aquém do esperado. Não só o rendimento obtido na exploração era baixo, como a má situação financeira das empresas as impedia de cumprir fielmente os seus contratos e se repercutia negativamente no crédito do reino³⁵.

As vozes parlamentares que se manifestavam contra o optimismo da década de 1850 cresciam de tom, sobretudo se se encontrassem nas bancadas da oposição ou se pertencessem a parlamentares de círculos desdenhados por Fontes na delineação das ferrovias. Caetano Garcês, que, como vimos, era um devoto dos melhoramentos materiais, tornar-se-ia um céptico, desiludido que estava com a situação da linha do leste, que prometera transformar o país e nem sequer era capaz de se sustentar. Descria também do movimento interno e externo, do crescimento da receita (ultrapassado pelo da despesa) e da capacidade do caminho-de-ferro em criar indústrias para concluir peremptoriamente que, em tais condições, não queria mais ferrovias³⁶.

Na sessão parlamentar de 1864, Abílio Costa, médico de Arganil, aplicava os seus conhecimentos anatómicos à economia e relembra que “*os caminhos de ferro são no corpo social o que são as artérias n’um corpo animal, levam a vida e nutrição a todas as partes, e animam todos os órgãos do corpo; mas para que isto tenha lugar é preciso que haja sangue ou productos que circulem nas artérias (...). Trago isto para fazer ver que os caminhos de ferro não nos dispensam de aproveitar os elementos de produção com que a natureza nos tenha dotado, e que se os desprezarmos e esperarmos tudo só dos caminhos de ferro, commetteremos um grande sacrilégio económico*”, além de que “*um areal ou uma rocha escavada, ainda que dotados com uma estrada excelente ou caminho de ferro, nunca deixará de ser estéril, sem a applicação de outros agentes de melhoramento e produção*”. Na mesma senda seguia Carlos Bento, que, na discussão do orçamento de 1866, condenava como “*nós citâmos sempre o desenvolvimento dos caminhos de ferro dos*

³⁴ SOUSA, 1915-1919.

³⁵ AHMOP. COPM. Liv. 22 (1865): 40v-41v. PEREIRA, 2012f. PINHEIRO, 1986: 404 e 445-446. SANTOS, 2011a: 128. VIEIRA, 1983.

³⁶ DL, sessão da câmara dos deputados de 13-5-1867: 1502-1504.

outros paizes, citâmos o desenvolvimento da sua viação, mas não citâmos quasi nunca o desenvolvimento dos outros elementos de civilisação que essas nações têm”³⁷.

Já o independente José de Morais sugeria parar a construção até à extinção do défice, dada a má experiência com os caminhos-de-ferro existentes e sobretudo com as companhias que os construíam e com os governos que os contratavam, cedendo a pressões locais. Pensamento semelhante tinha também o avilista Carlos Bento para quem construir mais fazia lembrar “*o caso que se deu com o general hespanhol – quando vieram annunciar-lhe a presença do inimigo, mandou disparar um tiro de peça. Disseram que o tiro não chegára, e elle mandou disparar dois tiros*”³⁸.

O sempre agressivo marquês de Valada ia ainda mais longe e acusava o progresso material de contribuir para o aumento da criminalidade e corrupção dos costumes, ao passo que Rebelo da Silva, homem das letras, aconselhava “*que se não gaste só o tempo com discussões de interesses materiaes (...). Desgraçado paiz que só cuidasse das vias de communicação, sem lhe importar o pão do espirito para o povo*”, recebendo repetidos apoios dos seus colegas³⁹.

Estas opiniões eram movidas sobretudo por factores de política *partidária* (nenhum daqueles oradores, à excepção de Rebelo da Silva, pertencia aos grupos histórico e regenerador que governaram o país esta altura). Não é crível que aqueles tribunos acreditassem verdadeiramente que o caminho-de-ferro *regenerasse* a nação em tão curto prazo. Era, porém, indesmentível que o mau estado financeiro das companhias ferroviárias prejudicava o crédito nacional e que a realidade contrastava com a oratória exaltada antes da abertura das grandes linhas-férreas. Contudo, estas vozes estavam longe de ser maioritárias. Por um lado, muitos parlamentares acreditavam ainda na política de melhoramentos materiais. Por outro lado, em meados da década de 1860, os dois maiores grupos políticos haviam-se aproximado até se coligarem na Fusão, o que limitava a força da oposição ao governo. Os históricos louvavam os efeitos dos caminhos-de-ferro sobre a receita alfandegária e a riqueza pública e os regeneradores não negavam as virtudes das linhas por si contratadas, questionando os adversários: “*pois o augmento de consumo; a actividade e progressos da industria; o arroteamento, sempre crescente, de terras que d’antes estavam incultas, não é sensivel, não é visivel a nossos olhos?* (Apoiados.) *E de que procede isto senão do melhoramento da viação pública?*”⁴⁰. Em plena Fusão, no parlamento, o caminho-de-ferro era maioritariamente visto como um “*poderoso instrumento para democratizar as sociedades* (apoiados), *para nivelar a condição dos homens em cada paiz, para alimentar o espirito de sociabilidade* (apoiados), *para estreitar os laços fraternaes entre povos diversos, e para guiar á unidade de civilisação* (apoiados) (...) *alem de suprimir as distancias e de pôr os productos e as mercadorias dos chinas mais afastados á porta de*

³⁷ DL, sessões da câmara dos deputados de 3-5-1864, 9-5-1864 e 2-4-1866: 1402, 1473 e 1071,

³⁸ DL, sessão da câmara dos deputados de 6-5-1867: 1415.

³⁹ DL, sessões da câmara dos pares de 4-2-1865 e 3-2-1866: 338 e 377.

⁴⁰ DL, sessão da câmara dos deputados de 6-5-1867: 1416 (Andrade Corvo).

cada um, tende a distribuir proporcionalmente sobre o solo a população de um paiz, é um estímulo poderoso de produção e um agente efficaz das industrias e do cultivo das terras”⁴¹.

Além do mais, do estrangeiro continuavam a afluir certezas da utilidade do investimento. França, na década de 1860, continuava a insistir na necessidade de continuar a construção apesar do estado difícil das finanças públicas⁴². Nos Estados Unidos da América, em 1867, a locomotiva era *“la máquina de revolución social más formidable y de mayor alcance que jamás haya bendecido o maldecido la tierra”* e que tinha *“poblado los «yermos de América» y convertido «los auténticos vagabundos de la civilización» en «sólidas comunidades» [y] «anulo» el río Misisipi*”⁴³.

O reforço das expectativas por parte do governo não ocorreu num momento fortuito e foi mais do que uma simples resposta aos opositores. Em 1865, negociava-se uma alteração contratual com a SEPRC e uma outra modificação do acordo com a CRCFP seria acordada em 1866. Tempos depois, ambas as companhias se viam em embaraços financeiros e pediam nova ajuda ao estado. Necessário se tornou reforçar a crença no caminho-de-ferro para fundamentar as modificações e os auxílios. Por outro lado, o fim da construção das grandes linhas podia significar a adjudicação de novas vias-férreas e tanto o governo como os deputados das regiões que ainda careciam de viação acelerada viram-se na necessidade de as justificar, encarecendo os seus efeitos. Respondendo aos mais desiludidos, argumentava-se que os caminhos-de-ferro existentes não tinham produzido os resultados desejados (nem para o país nem para os investidores), em virtude da novidade que constituía o comboio a vapor e dos receios das pessoas – *“pessoas estas a que chamarei elemento conservador, e nós temos cá muito d’esses conservadores*”⁴⁴. O argumento mais forte era, porém, a pouca extensão da rede férrea nacional. Faltavam vias-férreas que alimentassem as existentes e permitissem aproveitar o capital já investido, pelo que não se podia parar enquanto não estivesse completa a imaginária rede geral⁴⁵. Além disto, como vimos, alguns engenheiros lamentavam a construção da linha do leste que não satisfazia o fito de ligar mais rapidamente Portugal a França, pelo que era necessário construir outras vias que preenchessem aquela lacuna.

Assim, não é de estranhar que o próprio Dias Ferreira, membro da esquerda radical e natural de Arganil, que perspectivava ser servido a breve trecho por uma linha pela Beira Alta, considerasse em 1867 o *“caminho de ferro menos como meio de transporte do que como instrumento de produção”*. Mantinha-se a crença de que todos os caminhos-de-ferro eram úteis, graças às economias que proporcionavam, ao aumento da eficácia da administração, no transporte de tropas e correio, no

⁴¹ DL, sessão da câmara dos deputados de 27-11-1865: 2746 (Santos e Silva).

⁴² CARON, 1997-2005, vol. 1: 238-242.

⁴³ Apud. FOGEL, 1972: 19 e 22.

⁴⁴ DL, sessão da câmara dos deputados de 30-11-1865: 2718 (Dias Ferreira). Ver também LEAL, 1953.

⁴⁵ PEREIRA, 2010: 14.

reforço da integridade do país e do próprio regime constitucional⁴⁶. Os engenheiros partilhavam esta opinião: o director do caminho-de-ferro do sul, Canto e Castro, futuro ministro, afirmava em 1863 que a receita da *sua* linha era razoável tendo em conta as suas especiais circunstâncias (começava numa praia fora de Lisboa, acabava numa povoação insignificante, estava desligada dos principais centros de produção do Alentejo e exceptuando três povoações medianas, atravessava uma zona pouco povoada) e que a solução para o aumento do seu rendimento passava por construir mais caminhos-de-ferro afluentes; o CGOP achava também que era necessário construir mais linhas: na Beira, uma só não bastava e no Alentejo as vias então construídas eram elogiadas⁴⁷.

Contudo, com os problemas levantados pela CRCFP e pela SEPRC e com a chegada ao poder dos reformistas, tudo parou: a construção, a discussão e o optimismo. Os reformistas responsabilizam as despesas fontistas pelo estado a que tinha chegado o país e suspenderam a política de melhoramentos materiais. Em todo o caso os diferendos com as companhias ferroviárias impediam a execução de qualquer novo investimento. Sensivelmente pela mesma altura, Espanha passava por situação semelhante, lamentando alguns periódicos que os sucessivos governos tivessem olvidado que os caminhos-de-ferro são efeito e não causa de riqueza pública, mas tal como em Portugal, seria uma desilusão que se desvaneceria assim que se reunissem novamente as condições para a continuação do investimento⁴⁸.

5.1.3 | DE NOVO O OPTIMISMO

Quando Fontes regressa ao poder no início da década de 1870, regressam as expectativas em relação às ferrovias. O desenvolvimento material do reino, designadamente o melhoramentos das vias de transporte, voltava à ordem do dia e reconfirmava-se a profissão de fé nos caminhos-de-ferro, cuja “*influencia benéfica manifesta-se sobre todos os ramos da actividade humana. Agricultura, exploração de minas, industrias, artes, sciencia, politica, usos e costumes, nada escapa á sua acção*”⁴⁹. O reformismo era encarado como um enorme desperdício de tempo ao qual não se devia voltar, pois “*se em lugar das largas discussões nós tivéssemos unicamente procurado os meios de os [caminhos-de-ferro] poder realizar, de certo que teríamos hoje resolvida a questão da fazenda*”⁵⁰. Para a maioria dos parlamentares (e obviamente para os engenheiros), parar equivaleria a

⁴⁶ DL, sessão da câmara dos deputados de 11-5-1867: 1491.

⁴⁷ AHMOP. COPM. Liv. 22 (1865): 18-29v. MASCARENHAS, 1863.

⁴⁸ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1.

⁴⁹ DCD, 23-3-1880: 1093 (Guimarães Pedrosa).

⁵⁰ DCDPR, 19-4-1882: 435-439 (Teles de Vasconcelos).

neutralizar os efeitos benéficos que o país vinha sentindo e fazer com que todos os sacrifícios já empreendidos tivessem sido em vão⁵¹. Parar não era morrer, mas quase.

É nesta altura que o governo regenerador decide usar a autorização de que estava munido para construir as linhas do Minho e Douro e que surgem propostas para redes nacionais e regionais: de João Crisóstomo, Lourenço de Carvalho, da AECP, etc., para um plano a nível nacional; de Sousa Brandão, Pereira Dias e Correia Pais para malhas férreas a norte do Douro, no Minho e no Alentejo. João Crisóstomo, por exemplo, mostrava bem o seu optimismo no intróito ao seu estudo, afirmando que *“a civilização, riqueza e progresso, e a força e desenvolvimento das faculdades productivas de qualquer paiz, dependem essencialmente d’este maravilhoso systema de transporte [sobretudo] entre aquellas nações que, por peculiares condições de clima e de solo, não poderam recorrer em grande escala aos meios de comunicação aquatica”*⁵².

Desta feita as esperanças e planos vinham apoiados em alguns números sobre o estado económico-financeiro do país, o qual era tido como lisonjeiro graças ao *“desenvolvimento dado á viação ordinaria e accelerada desde 1852”*⁵³, que trouxe consigo a *“barateza e a rapidez dos transportes condição essencial do desenvolvimento do commercio, das industrias e da riqueza publica”*⁵⁴. De facto, vários indicadores económicos e contabilísticos alicerçavam o discurso político: o movimento alfandegário e as receitas vinham em crescendo (embora as despesas também) e, a nível de circulação, os portugueses cada vez usavam mais as vias-férreas para se conduzirem ou fazerem conduzir as suas mercadorias: os 300 000 passageiros transportados em 1856 eram já 2 000 000 em 1880 e 6 000 000 no ano da bancarrota parcial; em termos de mercadorias, em 1868, circulavam 181 000 t pelas vias-férreas existentes, mas 12 anos depois esse valor subia a 650 000 t e em 1892 a 1 500 000 t. Por outro lado, novos serviços e hábitos se vinham estabelecendo e uma nova e melhor forma de viajar tinha-se enraizado⁵⁵. Embora os grandes investidores tardassem em aparecer (só em 1878 se contrata uma nova grande linha, a da Beira Alta), os interessados em construir linhas de curta extensão (sem qualquer encargo para o estado) pareciam partilhar o optimismo do governo em relação aos caminhos-de-ferro, enquanto que do estrangeiro continuavam a chegar notícias animadoras.

Politicamente, percebera-se também que a pompa das cerimónias de inauguração (e, por vezes, a mera esperança de ver construída uma ferrovia ou a apresentação de uma proposta na câmara legislativa) era um trunfo a não desdenhar. Por muito mau que fosse o estado do país, as aberturas de novas vias eram festejadas *“com música e foguetes e com a comparência das autoridades, cons-*

⁵¹ AHMOP. JCOPM. Livs. 32 (1871): 280-299, 32-A (1871): 1-8v.

⁵² DG, 1878, n.º 210: 2660.

⁵³ DCD, 19-3-1875: 1149 (António José Teixeira).

⁵⁴ DCD, 9-1-1877: 45 (relatório do estado da fazenda).

⁵⁵ MATA, 1993. MATOS et al., 2009. PEREIRA, 2010a. RIBEIRO, 2006b. VALÉRIO, 2001b: 372-373.

tituindo um dia de grande festa para as cidades, vilas e aldeias”⁵⁶. A inauguração do *larmanjat* foi um desastre, mas nem por isso se deixou de celebrar⁵⁷. Em 1882, na abertura da linha da Beira Alta *“in n’y a pas à signaler autre chose que l’empressement des populations des environs accourant à toutes les stations ornées de drapeaux et d’écussons*”⁵⁸. Num país onde a emigração era uma constante e as crises de subsistência frequentes, o emprego proporcionado pela construção ferroviária era sempre bem-vindo. Caminhos-de-ferro significavam progresso, significavam emprego, significavam agradar ao rei e aos caciques locais, significavam (entre outras coisas) longevidade política.

Tudo parecia correr de feição à política dos melhoramentos materiais encetada pelos regeneradores, que realmente foram os grandes protagonistas do optimismo que marcou o regresso de Fontes ao poder, o que não espanta, pois nunca deixaram de se assumir como arautos da modernização do país. Os elementos que lhes eram contrários (sobretudo os que dificilmente chegariam ao poder) revelavam-se menos optimistas e muitas vezes críticos, pedindo maior ponderação para que o reino pudesse recuperar o fôlego antes de investir novamente. Estes homens preferiam olhar para os indicadores de outro modo, muito mais negativo, comparando: *“ha dezoito annos que nós temos as linhas ferreas de norte e leste, e cada vez temos tido maior deficit. Estes melhoramentos materiaes não produziram os effeitos que deviam produzir, ou se esperavam, para fazer desaparecer o deficit, nem mesmo que fosse de menores dimensões. Seria, comtudo, calumniar os caminhos de ferro querer attribuir-lhes exclusivamente o desequilibrio das nossa finanças; assim como seria lisonjea-los sem fundamento pretender que quantos mais caminhos de ferro fizessemos sem attenção a nada mais, menor seria esse desequilibrio*”⁵⁹.

Porém, quando chegavam ao governo (ou quando se discutia uma linha que servisse a sua zona de naturalidade ou eleição), seguiam o mesmo caminho, apoiando a construção, se bem que em moldes que, segundo a sua opinião, eram diferentes e nenhum encargo trariam ao estado (pelo menos no longo prazo). Foi o caso da linha de Lisboa a Torres e Pombal proposta pelos progressistas (com garantia de juro) ou do ramal de Cáceres, contratado de forma gratuita por Ávila. Uns anos antes, Pinheiro Chagas, deputado constituinte, perante a perspectiva da construção da linha da Beira Baixa (que, através de um ramal, poderia servir o seu círculo da Covilhã) confessava que *“nunca vejo passar uma locomotiva galgando montes e valles, sulcando as trevas com o seu vôo de fogo, deixando atrás de si um rasto de luz, e arrojando para o céu, nos seus múltiplos rumores confusos, como que o hymno rude do trabalho e da industria, que não me pareça ver passar a columna de*

⁵⁶ GAIO, 1957: 57-58. Ver também PINHEIRO, 1986: 105-106.

⁵⁷ ALMEIDA, 2004: 33.

⁵⁸ WOŁOWSKI, 1883: 67.

⁵⁹ DCDPR, 17-4-1882: 409 (Carlos Bento).

*fogo da civilização, levando não o povo escolhido mas todos os povos para a Palestina ideal do progresso, para a terra promettida do futuro”*⁶⁰.

Mesmo com o crescimento da rede, a extensão total nunca era vista como suficiente, pelo que o argumento da necessidade de mais caminhos-de-ferro era recorrente, tal como a comparação com o estrangeiro da qual nascia aquela necessidade. Os rácios extensão da rede férrea por superfície do território nacional ou por habitante eram claramente desfavoráveis a Portugal. A ROPM publicitava precisamente essa realidade, confirmada também pelas viagens de estudo realizados pelos engenheiros, pelas visitas às exposições mundiais ou pela participação em congressos internacionais sobre caminhos-de-ferro⁶¹. Pouco interessava analisar esses valores dentro das realidades de cada país. Números eram números e eram apresentados como irrefutáveis. Em 1875 a curta extensão da rede portuguesa face a outras nações europeias era razão para *“prestar a nossa séria atenção ao desenvolvimento d’este grande instrumento de progresso e de prosperidade publica”*⁶², independentemente dos sacrifícios adstritos. Na discussão do plano de rede no segundo lustro da década de 1870 na AECP, o engenheiro Veríssimo Guerreiro, quando criticado por propor uma malha muito extensa, retorque que *“excessiva a extensão proposta não pôde ser considerado por engenheiros que sabem que a França é a sexta na ordem de densidade de caminhos de ferro com relação á população, e que sabem o quanto estamos atrasados”*. Por outro lado, *“a Roumania, que é um paiz há pouco saído da barbarie, tem 1:400 kilometros de caminhos de ferro, emquanto que nós apenas temos 966 kilometros, com uma população muito mais densa e civilização de muitos seculos”*⁶³. Anos depois, em 1888 esse atraso foi também um argumento para justificar proposta do governo progressista para o complemento da rede ao norte do Mondego.

5.1.4 | O CHOQUE DA REALIDADE

Carlos Bastien e José Luís Cardoso referem que a intensificação dos debates na década de 1880 se deve à percepção dos efeitos perversos do modelo fontista. Não é uma conclusão que a análise centrada nos debates sobre caminhos-de-ferro confirme (no entanto, lembre-se que Bastien e Cardoso analisaram os debates sobre economia e finanças e não somente sobre obras públicas). Em primeiro lugar nem se pode falar em intensificação, pois na década de 1880 nota-se uma diminuição do número de intervenções na câmara baixa do parlamento. Curiosamente o inverso se verifica na câmara dos pares, onde os discursos quase duplicaram (o que se ficou a dever a debates anormalmente longos em 1882: os relativos à linha do oeste e ao das ligações a Salamanca), o que permitiu

⁶⁰ DCD, 12-3-1875: 1110.

⁶¹ ROPM, 1871, n.º 22: 378-379; 1874, n.º 57: 430-431. MATOS & DIOGO, 2007. Ver anexo 10.

⁶² DCD, 10-3-1875: 773 (Barros e Cunha).

⁶³ ROPM, t. 9 (1878), n.º 104: 352-353.

colocar o número de intervenções em ambas as câmaras mais ou menos dentro da média por década⁶⁴. Em segundo lugar, mesmo na década de 1880 ainda se nota uma retórica mais entusiasmada que crítica do investimento em caminhos-de-ferro. As vozes contrárias a esta política existiam, mas tal como dantes, eram abafadas pelas vozes da maioria.

Em 1887, Oliveira Martins apresentava o seu projecto para fomentar a agricultura, sector abandonado desde que, despertados pelo “*silvo agudo da locomotiva (...), suppozemos que todo o progresso economico estava em construir estradas e caminhos de ferro*” quando na realidade faltavam “*instituições economicas indispensaveis á concorrência*”. Com estas palavras, não pretendia “*condemnar os caminhos de ferro: seria absurdo, [mas] o caminho de ferro, lembremo-nos bem d’isto, é um instrumento de uma energia incomparavel sem duvida, mas é um instrumento apenas. Applicado a um organismo são e capaz de o supportar, avigora-o; applicado, porém, a um organismo depauperado, extenua-o. Pelos caminhos de ferro, esquecemos a terra, mãe omnipara de toda a riqueza*”⁶⁵. Palavras ponderadas, que foram apoiadas por outros deputados (José de Saldanha e Avelar Machado)⁶⁶, mas que caíram em saco roto. O projecto de lei não seria discutido e o próprio governo progressista, cerca de um ano depois, comprometer-se-ia a ampliar a rede ferroviária para fomentar o desenvolvimento económico e agrícola das regiões, pois “*é necessário continuar o caminho encetado pelo partido regenerador, com relação a caminhos de ferro, pois sobre este ponto nós estamos muito atrasados, relativamente a outros paizes da Europa*”⁶⁷.

À medida que a bancarrota se aproximava, as opiniões de Oliveira Martins ganhavam adeptos. Para o progressista Matoso Santos, “*uma grande parte dos males de que se queixa a agricultura póde, talvez, ser attribuida á vertigem de melhoramentos materias (sic)*”⁶⁸. A política de ligações internacionais que prometera durante muitos anos ser a salvação nacional era também posta em causa. Nos pares, Mariano Franzini entendia ser “*uma illusão suppor que o commercio de Hespanha hade (sic), em larga escala, procurar os portos de Portugal*”⁶⁹. Mas mais uma vez isto não impediu os regeneradores Lopes Navarro e Tomás Ribeiro de proporem ligações a Espanha pelo vale do Sabor e por Bragança⁷⁰.

Meses depois, a nomeação de um governo *apartidário* considera as grandes obras públicas terminadas e põe também fim às expectativas que caracterizaram todo o período anterior. A década de 1890 foi extremamente pobre em termos de debate. É o período com menos intervenções (8,53% do total, sendo que o lustro 1891-1895 é o que menor valor apresenta, 3,61%) e que revelou um desin-

⁶⁴ BASTIEN & CARDOSO, 2009: 45. Ver anexos 22, 24 e 25.

⁶⁵ DCD, 28-4-1887: 296.

⁶⁶ DCD, 23-5-1887 e 24-5-1887: 762 e 780.

⁶⁷ DCD, 17-2-1888: 471 (Emídio Navarro).

⁶⁸ DCD, 10-6-1889: 1154.

⁶⁹ DCDPR, 5-7-1889: 706.

⁷⁰ DCD, 11-7-1890: 1157. DCDPR, 23-7-1890: 715-716.

teresse (quando não uma aversão) a novos investimentos (a maioria dos discursos incide sobre aspectos ligados à situação económico-financeira da CRCFP e não propriamente sobre novas vias férreas), o que não é de estranhar em virtude da crise financeira e de crédito que afectava o reino. Aqueles valores contrastam com os 14,16% indicados por Bastien e Cardoso, o que é explicado pelo facto de estes investigadores não terem limitado o seu estudo às vias-férreas e terem também contabilizado outras obras públicas e meios de transporte e comunicação (nesta altura, muitos parlamentares pediam estradas para os seus concelhos e para melhorar o acesso às gares)⁷¹.

No início desta década, os próprios engenheiros (Frederico Pimentel e Augusto Montenegro) revelam também a necessidade de se mudar de paradigma. Acreditavam que “*as estradas e caminhos de ferro que temos construído são os factores que mais têm cooperado para ganharmos tanto terreno no caminho do progresso*”⁷² (a receita e os movimentos comerciais internos e externos tinham crescido), mas os encargos da dívida aumentaram mais que proporcionalmente, pelo que necessário se tornava afrouxar na execução de novos melhoramentos e imprimir a maior economia possível aos que estavam em construção. Para Pimentel, isto devia-se não aos caminhos-de-ferro em si, mas à falta de previdência na aplicação do capital para a sua construção, que redundara num investimento desajustado às necessidades e aos recursos de que Portugal dispunha. Não deixa de ser sintomático que um estudo sobre a influência da viação na riqueza pública só fosse publicado no final do período das grandes construções, quando pouco mais havia a fazer a não ser lamentar as escolhas feitas em prejuízo de outras e sugerir outras soluções⁷³.

Como vimos, no final do século, Elvino de Brito procurou retirar o país (e consequentemente o debate) do marasmo em que se encontrava, propondo um meio para voltar a dinamizar a construção ferroviária. Este debate (e a aprovação da lei que o suscitou) demonstrava que os governantes nacionais não tinham condenado os caminhos-de-ferro pela situação aflitiva da década de 1890 e que, aliás, acreditavam que através das ferrovias se poderia sair dessa situação. A contestação existiu mas, como já se referiu, ficou-se mais a dever a motivos de ordem *partidária* do que propriamente a discórdia em relação ao retorno do investimento em caminhos-de-ferro.

5.1.5 | PROJECCÕES

Como se viu, nunca ao longo do período em análise se fez um sólido estudo para prever o rendimento de uma linha e o seu efeito sobre a região atravessada. O primeiro trabalho digno deste nome só surge em 1892 pela mão de Augusto Pimentel. Isto ficou-se a dever a duas ordens de justi-

⁷¹ Ver anexo 24.

⁷² PIMENTEL, 1891b: 87-88.

⁷³ PIMENTEL, 1891b: 103 e ss. PIMENTEL, 1893. MONTENEGRO, 1892.

ficações: por um lado, as informações estatísticas eram deficientes e por outro, reuni-las, compilá-las e organizá-las de modo a formarem um todo uniforme e informativo, era um projecto que demoraria tempo a realizar. Ora, tempo era algo de que os governantes nacionais julgavam não ter, numa altura em que “*esperar um anno é esperar um quarto de século*”⁷⁴.

Assim, as projecções que iam sendo apresentadas quando da justificação das linhas eram pouco baseadas na realidade. Em 1851 a comissão nomeada para apreciar o contrato Hislop servia-se dos valores de consumo e de transporte de acesso a Lisboa, do comportamento de movimentos semelhantes após abertura de caminhos-de-ferro noutros países, da média da extensão percorrida pelos passageiros no estrangeiro e de muitos outros pressupostos (cuja validade ficava por demonstrar) para chegar a um lucro de 4,8 contos/km⁷⁵. Mais tarde, para se calcular o custo quilométrico da linha do leste, fez-se a média aritmética dos custos de outros países. Em 1856, para se justificar o contrato com os Pereire, usou-se o transporte de carne para Lisboa para demonstrar que por caminho-de-ferro cada lisboeta pagaria menos 2 000 réis, só se lhe pedindo para a realização do contrato um imposto de 120 réis. Na novação do contrato com a SEPRC, Fontes comparava proporcionalmente os impostos, população e outros movimentos económicos entre as zonas atravessadas pela linha do norte e leste e pelas do sul, apesar de elas não serem directamente comparáveis. Para as linhas do Minho e Douro usou-se pensamento semelhante. Neste sentido, além de dados estrangeiros, também se citavam autoridades técnicas de outras nações (Chevalier, Perdonnet, Block), no entanto as opiniões destes autores serviam para justificar várias situações. Citando Perdonnet, Teixeira de Vasconcelos (I) diria que a sua opinião lhe fora “*inspirada tambem pelo auctor que o meu antigo amigo, o sr. Carlos Bento, citou em sentido opposto. Adquiri-a lendo Perdonnet. Já disse o sr. ministro da fazenda [Fontes] que = tambem tinha um Perdonnet que lhe era favoravel =, eu tenho um outro, de modo que são já tres Perdonnets*”⁷⁶. A introdução de cálculos na discussão era a ocasião para os financeiros intervirem, mas entre estes a objectividade matemática caía as mãos da subjectividade *partidária*⁷⁷.

Nem todos se deixavam seduzir por estes números. Para D. Pedro V, a dificuldade de calcular os rendimentos da exploração era um dos principais problemas em Portugal, em virtude da falta de dados estatísticos⁷⁸. Opiniões mais avalizadas tecnicamente confirmavam a conclusão régia. Em 1863, o CGOP admitia que “*não é possivel prever qual será o movimento commercial a que poderá attingir no futuro um caminho de ferro e principalmente, quando este tem de ligar-se a uma rede de*

⁷⁴ DCD, 2-8-1854: 40 (Fontes).

⁷⁵ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop].

⁷⁶ DL, sessão da câmara dos deputados de 12-12-1865: 2851.

⁷⁷ PEREIRA, 2008b. Ver anexo 23.

⁷⁸ D. PEDRO V, 1927b.

caminhos de ferro estrangeiros”⁷⁹, juízo com o qual concordava anos depois Sousa Brandão para quem “*se não póde determinar cousa alguma em relação ao rendimento dos caminhos de ferro*”⁸⁰ devido à falta de bases estatísticas. Apesar disto, as tentativas de projecção continuavam no parlamento, porque faziam também parte da estratégia de atrair investidores ao reino. Como vimos, os debates eram públicos e eram divulgados em papel e provavelmente entre os representantes diplomáticos de outras nações. Ora, enaltecendo os futuros réditos das linhas desejadas, podia-se aguçar a cobiça dos capitalistas europeus (ou pelo menos chamar a sua atenção). De qualquer modo, não era dizendo que em Portugal não existia movimento suficiente para encher um comboio que se atraía investidores. Ao mesmo tempo, produziam-se argumentos para consumo interno. Obviamente, não era concebível admitir-se gastar dinheiro público em algo que ia dar prejuízo ou do qual não se ia obter um rendimento no mínimo equivalente. Do lado da oposição, tentava-se contrariar o optimismo dos números apresentados, dentro do modelo de discurso próprio dos apeados do poder.

Assim, as projecções pouco reais continuaram a predominar nas câmaras e fora delas, se bem que algumas inovações fossem sendo registadas. No início da década de 1870, para a AECP, a melhor forma de prever o rendimento de uma linha (neste caso as de via reduzida) seria consultar pessoas competentes e conhecedoras das localidades atravessadas, pois a comparação com outras zonas era falível, dadas as diferenças inter-regionais⁸¹. Em 1880, na discussão da linha de Lisboa a Pombal, o progressista Ressano Garcia define uma zona característica (com um raio de 8 a 10 km) servida por caminho-de-ferro, para determinar o seu rendimento provável. No entanto, baseava os seus cálculos nos resultados da linha do norte e concluía prevendo um rendimento ainda maior que o estipulado pelo governo. Era “*facil provar tudo por calculos infalliveis; basta inventar uma base geitosa e accommodada*”⁸², criticava o seu opositor, Arrobas. A partir do momento em que se adoptou a garantia de juro com mais assiduidade, as previsões tornaram-se ainda mais prementes. Quando a linha do oeste voltou ao parlamento em 1882, Fuschini chamava a atenção para a necessidade de incluir economistas na discussão dos caminhos-de-ferro, uma vez que a questão da previsão do rendimento “*é a primeira face do problema, e a sua maior difficuldade, cuja solução depende mais do economista do que do engenheiro*”. No entanto, reconhecia que “*ligar o rendimento de uma via ferrea com a riqueza publica, que ella produz, não é ainda hoje possivel, tão complexo e delicado é o problema, tão variadas são as condições que n’elle influem*”⁸³. Pimenta de Castro, em 1883, tinha em conta a densidade populacional, a riqueza e posição relativa e actividade dos habitantes da

⁷⁹ AHMOP. COPM. Liv. 17 (1863): 182v.

⁸⁰ DL, sessão da câmara dos deputados de 12-12-1865: 2854.

⁸¹ AECP, 1871-1872.

⁸² DCD, 23-3-1880: 1097.

⁸³ DCD, 14-3-1882 e 15-3-1882: 741 e 756.

região atravessada e aplicava-lhes a teoria das probabilidades⁸⁴. Almeida Pinheiro inovava no estudo que fez sobre a linha da Beira Baixa em 1884, sobretudo ao nível da despesa, dividindo-a em três factores (despesas fixas, despesas dependentes da receita e despesas dependentes das condições de tracção) e procurando calcular econometricamente coeficientes para cada um deles. No entanto, os dados usados conduzem-no a impossibilidades como coeficientes negativos ou muito pequenos. Quanto ao cálculo do rendimento bruto, seguia os métodos e escolhia as variáveis empregues por outros engenheiros (densidade populacional, riqueza média regional, divisão entre tráfego local e geral, zona tributária do caminho-de-ferro – que implicava outras e numerosas variáveis – e comparação com outras linhas)⁸⁵. No final da década de 1880 e no princípio da década seguinte, surgem novas metodologias. Miranda Montenegro, na análise da rede ao norte do Mondego em 1889, fixa a zona tributária (igual à área dos concelhos servidos) e a partir daqui chega à população e produção que aproveitam às linhas (através do *Anuário Estatístico*). Considera o número de viajantes igual ao número de habitantes da zona servida e que um terço dos cereais e dois terços do vinho e azeite produzidos seriam transportados por caminho-de-ferro. A este movimento adiciona depois o movimento ascendente que supõe ser igual ao descendente. Quanto à elasticidade do rendimento (média de crescimento no futuro), calcula-o com base na média das elasticidades dos caminhos-de-ferro da Beira Alta, norte, Guimarães e Póvoa. Igual metodologia é seguida pelo seu colega Costa Serrão para o caminho-de-ferro entre o Pocinho e Miranda do Douro⁸⁶.

Era muito complicado e de fidedignidade duvidosa avançar com projecções acertadas, devido à falta de dados estatísticos e à resistência das populações em participar em quaisquer inquéritos que fossem realizados⁸⁷. Em 1892, em plena crise da dívida, Frederico Pimentel aponta o óbvio: todas as previsões foram exageradas, por causa do uso de métodos que não podiam ser aplicados em Portugal onde a malha férrea era muito aberta e as linhas existentes muito díspares entre si. O processo que deveria ter sido seguido, segundo este engenheiro, passaria por um estudo minucioso e comparativo de hábitos, indústria, população, natureza e intensidade das culturas predominantes na região a servir, algo difícil de concretizar pela falta de tempo⁸⁸.

Em suma, se os políticos tinham interesse em cativar a atenção dos potenciais investidores e em elogiar as próprias medidas que apresentavam ao parlamento, os engenheiros tinham interesse em promover a construção e assim garantir um emprego onde pudessem aplicar os seus conhecimentos. As *fantasias* com os rendimentos prováveis das vias-férreas (e com os seus efeitos efectivamente não mensuráveis) eram partilhadas por ambas as classes. No entanto, além deste calculismo e deste

⁸⁴ CASTRO, 1883.

⁸⁵ PINHEIRO, 1884: 116 e ss. e 161 e ss.

⁸⁶ MONTENEGRO, 1889. SERRÃO, 1890. Ver anexo 17.

⁸⁷ PINHEIRO, 1884: 128.

⁸⁸ PIMENTEL, 1892: 32.

pragmatismo, existia uma crença autêntica nas capacidades dos caminhos-de-ferro e nos elevados rendimentos que eles prometiam atingir. As estimativas mais não eram que a extensão matemática das expectativas presentes nos discursos parlamentares.

5.2 | CAMINHOS-DE-FERRO E COMPORTAMENTO POLÍTICO

Na relação entre discurso parlamentar e caminhos-de-ferro, os interesses locais sempre se imiscuíram, como aliás seria de esperar. Por diversas vezes os deputados tentaram discutir traçados dentro das câmaras, apesar de essa tarefa caber no terreno aos técnicos do ministério das obras públicas ou aos engenheiros das companhias. A par da definição da directriz, os deputados (e neste ponto também alguns pares) procuravam colocar as vias-férreas que lhes interessavam no primeiro lugar da hierarquia de caminhos-de-ferro a construir. Neste aspecto, a dinamização da construção e mais tarde a abertura das linhas de norte e leste são pontos marcantes. Estava atingido o objectivo de ligar Portugal a Espanha (apesar da fraca qualidade da solução encontrada) e prometido o objectivo de ligar as duas principais cidades do reino. A partir desse momento, o que era preciso era preencher o resto da malha e aqui os tribunos usaram a sua posição para que esse preenchimento se fizesse nas regiões de onde vinham. Era um comportamento que fazia parte do jogo político e constituía uma forma de defender os interesses das localidades pelos quais os deputados eram eleitos ou de onde eram naturais e de delas obter a admiração. A este propósito, contava Elias Garcia que um dia *“estava á mesa com alguns cavalheiros que eu conhecia, e tinha chegado um cavalheiro que fallava muito. Perguntei: Quem é este cavalheiro? Responderam-me: É o deputado de tal círculo (...) Eu assistia satisfeito a ouvir o que elle dizia que tinha dito na camara. Fez um discurso enorme para contar o que tinha dito. Isto mostra que um deputado ao voltar para a provincia, para o seio dos seus eleitores, tem uma grande satisfação em dizer que fallou muito”*⁸⁹. Além disto, ao pragmatismo político juntava-se um pragmatismo de teor económico, pois muitos parlamentares não só eram originários ou eleitos por uma determinada localidade, como também tinham lá interesses materiais (casos de Lourenço em Carvalho em relação ao troço final da linha do Douro desde o Pinhão; José Pedro António Nogueira quanto à linha do Corgo; ou Falcão da Fonseca no que respeitava a esta última a linha e ao prolongamento a Estremoz).

Exemplos daqueles comportamentos encontram-se em várias situações ao longo dos anos. Em 1857, na discussão do contrato com Peto, os deputados de Leiria procuraram fazer com que a linha do norte passasse pela sua terra. Mas uma vez que a passagem por uma localidade podia implicar o abandono de outra, estabeleciam-se disputas entre deputados e neste caso foram os de Tomar que

⁸⁹ DCD, 31-5-1887: 920-921.

contestaram a pretensão dos seus colegas leirienses. Mais tarde, a propósito do prolongamento do caminho-de-ferro do sul, os bejenses envolveram-se com os de Évora, mas aqui o resultado final seria mais salomónico, declarando o governo que ambas as cidades seriam beneficiadas com a viação acelerada no imediato⁹⁰.

Com o passar do tempo, esta atitude ia-se repetindo, apesar de os estudos de terreno se sucederem e diminuírem o espaço para as intervenções daqueles que apenas conheciam o território do ponto de vista amador ou de apreciador da paisagem. Porém, mesmo entre os engenheiros que analisavam a questão no terreno não havia consenso (além de que nunca houve um plano de rede aprovado por lei antes do fim do século) e esta falta de unanimidade permitiu que a discussão de directrizes (e de linhas a construir) não se mantivesse arredada do parlamento.

Como vimos, nos anos 1860, após a conclusão das linhas de norte e leste, assistiu-se a uma disputa entre os deputados da Beira e os do Minho e Douro a propósito da próxima via a ser construída. Os eleitos destas duas últimas regiões uniam-se depois de, tempos antes, se terem digladiado em defesa dos caminhos-de-ferro atravessando as suas zonas. Aliás, entre os próprios minhotos não havia consenso, pois uns pretendiam uma directriz pelo litoral e outros pelo interior. A celebrada emulação entre Braga e Guimarães assumiu aqui novos contornos, preferindo o vimaranense visconde de Pindela juntar-se aos deputados beirões em luta pela linha da Beira Alta a aceitar uma linha que não passasse por Guimarães. Alguns autores apontam a rivalidade entre aquelas duas cidades para justificar o traçado da linha do Minho, tanto a montante como a jusante de Braga⁹¹. Ainda nesta década Magalhães Aguiar criticou o estudo do caminho-de-ferro do Douro feito por Sousa Brandão (que não servia Marco de Canaveses), enquanto que a sul o mertolense Fortunato de Melo envolveu-se numa discussão com os deputados algarvios por querer levar o caminho-de-ferro do sueste à sua terra, o que não era a solução mais conveniente para o Algarve. Mais tarde, ficou também célebre a pertinácia de Teixeira de Sampaio em colocar a linha do Tua na margem direita deste rio, mas o grande destaque vai para a compita a propósito das vias-férreas da Beira⁹². À praticamente incessante rememoração do par Vaz Preto em favor da linha da Beira Baixa, Osório de Vasconcelos respondia “*contra esta construção (...) [que] como toda a gente sabe [só serviria para] nos extasiarmos perante o pittoresco do deserto ou para nos deixarmos levar de ardores cynegeticos de montar javardos em maninhos*”⁹³. A linha da Beira Alta acabou por ser a escolhida, estabelecendo-se o seu ponto inicial na Pampilhosa e depois na Figueira. Esta decisão colocou os portuenses em pânico e levou o governo a decretar a linha de Salamanca a Barca de Alva que se revelaria um fracasso económico-financeiro.

⁹⁰ PEREIRA, 2008: 108 e 121 e ss.

⁹¹ ABRAGÃO, 1955-1960: 138. M., 1912b. PEREIRA, 2011a. PEREIRA, 2012d. SOUSA, 1908c.

⁹² PEREIRA, 2011d. PEREIRA, 2011h. PEREIRA, 2011i. PEREIRA, 2011j.

⁹³ DCD, 2-4-1873: 1028-1029.

Apesar de se entender que “*o deputado não é da localidade, é representante do paiz*”⁹⁴, a verdade é que nestas circunstâncias o interesse local falava mais alto. Era uma forma de obter réditos políticos, mostrando ao cacique local que podia contar consigo na defesa dos interesses do círculo que representava; e também de obter melhoramentos para a zona onde provavelmente o orador detinha interesses materiais a explorar. O regenerador Marçal Pacheco garantia que “*o sr. ministro das obras publicas [Barros e Cunha] não me tem sómente como seu alliado; s. ex.^a póde considerar-me como ministerial, ministerialissimo, até seu correligionario politico desde o momento que promova com energia e vontade os melhoramentos publicos de que carece a provincia do Algarve, entre os quaes tem o primeiro logar o caminho de ferro*”⁹⁵. Em qualquer dos casos, estes parlamentares revestiam a sua opinião de laivos de autoridade, pois, num país onde as informações estatísticas eram diminutas, eles conheciam as regiões de que falavam, o que era suficiente para, com umas hipérboles, argumentarem em favor das suas regiões e arrebatarem a admiração dos que assistiam ou liam os debates nos periódicos. Seria de pensar que esta atitude fosse exclusiva ou pelo menos típica da câmara dos deputados, mas na verdade os pares também se deixavam muitas vezes dominar pelos *interesses de campanário*. Esta rendição aos interesses locais era mal vista, mas facilmente os parlamentares se defendiam com o argumento de que “*os interesses da minha provincia estão harmonicamente ligados com os interesses do paiz*”⁹⁶. De resto, não era uma posição exclusiva dos parlamentares nacionais. Em França, as reclamações particulares mascaradas de interesse público e ligadas a influências e favores pessoais marcaram também a política ferroviária francesa⁹⁷.

Muita desta pressão, porém, seria realizada nos bastidores, fora das luzes do parlamento, através de representações, da correspondência mantida com os poderes locais e das conversas pessoais que os deputados mantinham com os ministros do governo. Terá sido desta forma que a linha do Douro seguiu o vale do Sousa, Aveiro se tornou ponto de passagem do caminho-de-ferro do norte, ou que a linha do sul teve o seu início no Barreiro, entre outros exemplos que foram citados em parágrafos anteriores⁹⁸.

*

Persistente era também o desrespeito pelas instâncias parlamentares. Em 1852, chegou-se ao ponto de se convidar os parlamentares para a inauguração das obras da linha até Santarém sem aqueles as terem aprovado. Anos depois, Salamanca começou a construção dos caminhos-de-ferro

⁹⁴ DL, sessão da câmara dos deputados de 10-5-1867: 1471.

⁹⁵ DCD, 16-3-1877: 656

⁹⁶ DCD, 18-3-1876: 699 (Osório de Vasconcelos).

⁹⁷ GUILLEMIN, 1867.

⁹⁸ PEREIRA, 2010b. PEREIRA, 2011h. PEREIRA, 2011j.

de norte e leste sem essa mesma autorização e em 1861 o governo histórico apresenta ao parlamento a proposta para a compra da linha do sul depois de esta já estar comprada. Mais tarde, na tentativa de alienar a propriedade e perante a recusa de algumas condições por parte das comissões dos pares, o duque de Loulé propõe que se introduzam e aprovem somente na câmara alta as alterações sugeridas pelos compradores, sem ouvir a opinião da câmara baixa. A aplicação do estipulado no concurso também deixava a desejar, pois, depois de adjudicada a obra, eram feitas alterações ao que fora proposto à praça. Outras vezes verificava-se o inverso: o governo ficava autorizado a fazer determinadas obras, mas apenas empreendia parte delas. Foi o que aconteceu com a lei para a construção das linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Algarve, da qual o governo apenas se aproveitou para pôr em concurso a primeira. Finalmente, em algumas ocasiões o governo tomou partido da sua posição maioritária no parlamento para se munir de largas autorizações para resolver determinadas questões em vez de propor ao legislativo soluções concretas. Isto para não falar das várias concessões directas, ilegais por falta de audição parlamentar, segundo o decreto de 31-12-1864. No quotidiano das sessões, o regimento era também muitas vezes ultrapassado para fazer aprovar leis de uma forma mais rápida: iniciavam-se discussões sem se respeitar o período de reflexão; recorria-se ao expediente de considerar a matéria suficientemente discutida ou de passar à ordem do dia; tomavam-se decisões sem a devida autorização parlamentar; amalgamavam-se artigos diferentes numa só discussão; ou respondia-se a interpelações e pedidos de esclarecimentos com silêncio. Todas estas irregularidades eram, no entanto, desculpadas com um alegado interesse público que se tornava mais premente face ao atraso que Portugal ostentava em relação ao estrangeiro. Em 1876, Cardoso Avelino admitia que a modificação contratual com a CRCFP em 1860 “*podia ser illegal, foi illegal, mas não foi deshonesto*. (Apoiados.) *Não foi sem motivos de interesse publico*”⁹⁹. O interesse público passou a servir de álibi para várias tomadas de posição, mesmo quando estas mais não representavam que um aproveitamento político das obras públicas, designadamente dos caminhos-de-ferro. Situação paradigmática deste comportamento verificou-se em 1852 quando Fontes se serve do caminho-de-ferro do norte para se apropriar do fundo especial de amortização.

*

Outro uso político dado aos caminhos-de-ferro era a de paliativo face aos protestos da oposição. Depois de construídas as linhas de norte e leste notou-se que decretar um caminho-de-ferro para uma região era uma forma de a serenar e aos seus representantes parlamentares. Foi o que se verificou em 1864 quando se aprovou com contornos pouco definidos (e somente entre os deputa-

⁹⁹ DCD, 7-3-1876: 569.

dos) a abertura de concurso para a linha de Porto a Braga (numa altura em que muito se falava em vias nesta província, como vimos); ou em 1867, quando se decretou as linhas do Minho e Douro pelo estado e se prometeu a realização de mais estudos sobre a linha da Beira Alta no início de uma época de quebra da actividade económica em geral¹⁰⁰. Em 1874 fez-se o mesmo ao se decretar a construção simultânea das linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Algarve apesar de para as duas primeiras os estudos ainda se encontrarem em realização e – mais importante – ainda não existir acordo com Espanha quanto à sua união na fronteira. Há que manter em linha de conta que os caciques locais eram um dos principais factores para o desfecho das eleições. Era necessário mantê-los satisfeitos e com este tipo de medidas esse objectivo era cumprido. Este estratagema tinha também o condão de favorecer o governo e dividir a oposição. Propondo conjuntos de linhas, o governo agradava aos deputados que colocavam os interesses locais acima das lealdades políticas. Esta arma era eximamente brandida pelos regeneradores, que sempre se revelaram menos tíbios em propor novos caminhos-de-ferro e novos gastos, mas nem sempre resultava. Alguns opositores suspeitava que “*quando se sente fraco, [o governo] falla logo em caminhos de ferro, de maneira que o caminho de ferro é para tudo!*”¹⁰¹. As outras facções preferiam o recurso ao instrumento das *economias*. Contudo, estes não eram comportamentos generalizados, constituindo mais a excepção do que a regra.

Ligado a este aspecto encontramos as vantagens sociais do caminho-de-ferro, designadamente no que à criação de emprego dizia respeito. Embora não passasse de uma situação temporária até ao término da empreitada e tivesse a desvantagem de retirar mão-de-obra à agricultura ou aumentar o seu custo (o que num país eminentemente agrícola poderia ser mal visto), permitia responder aos que criticavam os gastos com obras públicas, quando em Portugal tantos pobres existiam¹⁰². Era um argumento invocado mesmo em contratos que nunca saíram do papel (em 1863, uma das justificações para a assinatura do contrato do caminho-de-ferro de Sintra com Herbert Debrousse foi impedir que os operários que estavam na construção da linha do leste ficassem sem trabalho). A mera promessa de realização de obras públicas que absorvesse os que não tinham trabalho era sempre muito bem-vinda, como vimos. No entanto, houve ocasiões em que essa justificação se transformou em medidas concretas. Foi o que aconteceu, por exemplo, quando os Waring abandonaram os trabalhos na linha até Santarém. Na altura, o governo assumiu a obra e invocou a necessidade de não lançar 2 000 homens no desemprego. Igual propósito serviu também o início da construção das linhas do Minho e Douro em 1872, bem como a continuação da linha do Algarve em Julho de

¹⁰⁰ JUSTINO, 1988-1989.

¹⁰¹ DCD, 9-5-1853: 72 (Cunha Sotomaior).

¹⁰² GOMES, 1998: 14-16.

1875¹⁰³. Deste modo, a continuação do investimento e da construção ganhavam também um novo argumento: investia-se para criar empregos.

*

Quando a oposição fazia o seu papel e criticava a acção do governo, era acusada de não pretender caminhos-de-ferro, uma acusação muito grave numa época em que esse instrumento parecia ser o que separava a civilização do barbarismo: “*ou o illustre deputado considera este caminho de ferro como util ao paiz, ou não; se o considera como util ao paiz, deve approvar o projecto, e não deve pôr estorvos a que se faça esse caminho*”¹⁰⁴ diria Lobo de Ávila a Cunha Sotomaior a propósito do caminho-de-ferro do Barreiro. Uma forma mais polida passava por apelar ao patriotismo dos parlamentares, na “*convicção de que fareis um relevante serviço ao paiz, approvando este contrato*”¹⁰⁵. Rapidamente a história de Portugal era trazida ao parlamento, pois um país “*que descobriu e conquistou a India, que batalhou nos areaes da Africa, e fundou um imperio poderoso na America, ha de recuar diante das emprezas do seculo XIX, ha de deslustrar o seu passado e renegar o seu futuro por não ter alma para dar 480:000\$000 réis [o valor a cobrar em impostos], destinados a construir os seus caminhos de ferro e as suas estradas?*”¹⁰⁶.

Se estes contra-argumentos não vingavam, restava a defesa da honra e da palavra, sagradas e intocáveis ao nível parlamentar: “*quando assevero sob a minha palavra de honra, que é verdade o que digo, não admito que ninguém duvide*” – diria Lobo de Ávila a Chamiço¹⁰⁷. Ao se cair numa tautologia (o parlamentar era honrado porque era parlamentar) impedia-se que a discussão tomasse determinadas proporções, embora razões não faltassem para pelo menos suspeitar da boa-fé dos intervenientes políticos. Alguns ministros e tribunos chegaram a desempenhar simultaneamente funções de direcção em companhias privadas enquanto assinavam contratos entre o estado e essas companhias. Serpa e Fontes eram directores da CRCFP e da CCFBA e ministros quando assinaram um novo acordo com a CRCFP; Miguel Osório era par do reino e ao mesmo tempo director da CRCFP; na década de 1880, o visconde de S. Januário aceitou ser membro do conselho fiscal da CRCFP pouco antes de, como ministro da guerra, aceitar a concessão do ramal de Cascais à mesma empresa¹⁰⁸. A partir da década de 1870, tentou-se impor uma lei de incompatibilidades, mas nada se concretizaria. A prática era imoral, mas era também uma forma de garantir aos governos um maior

¹⁰³ COLP, 1872: 150-151. FINO, 1883-1903, vol. 1: 51-52 e 262-263.

¹⁰⁴ DCD, 13-3-1855: 151.

¹⁰⁵ DCD, 16-3-1860: 153.

¹⁰⁶ DCD, 26-4-1856: 360 (Lobo de Ávila). Ver também PEREIRA, 2008: 154 e ss.

¹⁰⁷ DCD, 8-4-1856: 122.

¹⁰⁸ PEREIRA, 2011a.

controlo sobre o negócio ferroviário. É certo que podia dar azo a suspeitas de corrupção, no entanto a invocação da intocabilidade da honra era também argumento inexorável.

As realizações ferroviárias tornaram-se um aspecto importante na avaliação da capacidade das equipas governativas. Naturalmente, os regeneradores sentiam-se nisto muito mais à vontade: “*dizer que este partido (...) não quer caminhos de ferro, e que não faz senão lançá-los no papel, é negar toda a verdade histórica (...). Votámos aqui em 2 de Julho de 1867 a lei para a construção dos caminhos de ferro do Minho e Douro. Quanto tempo decorreu até que este pensamento (...) fosse levado à realização? Todo o tempo necessario para que o mesmo partido voltasse ao governo*”¹⁰⁹. O único caminho para os não-regeneradores passava por negar a originalidade do trabalho dos seus opositores – “*foi o sr. conde de Thomar que iniciou os caminhos de ferro, as estradas, o contrato para as obras publicas*”¹¹⁰ – ou então diminuir o alcance dos caminhos-de-ferro construídos ou apontar o que ainda faltava fazer no campo dos melhoramentos morais e nas colónias.

A entrada do caminho-de-ferro no parlamento concedeu à oposição uma nova forma de atacar o governo (e a este uma nova forma de se defender). No entanto, as censuras eram esquecidas quando os governos se sucediam. Embora algumas críticas não deixassem de ser fundamentadas, a maioria fazia parte de um discurso mais apropriado para fazer política do que para governar e que era relevado quando os seus autores se tornavam poder, de tal modo que “*parece que os nobres ministros passam o Lethes quando vão sentar-se n’aquelas cadeiras!*”¹¹¹. Era uma retórica que não resultava de uma posição ideológica definida, mas sim da necessidade de um contra-programa. Os regeneradores começaram primeiro o investimento em vias-férreas. Os demais tinham de se distinguir dos seus rivais, mas quando chegavam ao governo não conseguiam distanciar-se muito da sua actuação.

*

Em termos estatísticos, as linhas de norte e leste foram as mais mencionadas no parlamento, o que não surpreende, tendo em conta as expectativas que se geraram em torno dela, a sua importância no conjunto da rede, o facto de terem sido concedidas à CRCFP (cujo estado era muitas vezes discutido no legislativo) e o facto de serem das linhas mais antigas do reino. O seu peso foi também determinante para que a rede da região centro do país fosse a mais debatida entre os parlamentares. A malha alentejana e algarvia ocupou quase tanto tempo de debate. Os vários contratos de que foi alvo, as várias tentativas de a arrendar e/ou ampliar e o facto de um dos seus braços (a linha até ao Algarve) ter sido contratada nos anos 1860, mas só se ter tornado realidade mais de 20 anos depois

¹⁰⁹ DCD, 2-3-1877: 500 (Lourenço de Carvalho).

¹¹⁰ DCD, 20-1-1877: 115.

¹¹¹ DCD, 1-6-1857: 16.

explica este fenómeno. Curiosamente as intervenções sobre a trama norte representam menos de metade da média das intervenções sobre caminhos-de-ferro nas outras regiões do país e certamente este peso seria ainda mais diminuto caso o processo de ligação da linha do Douro a Espanha tivesse tomado outros contornos (esta secção férrea foi a mais discutida nas duas câmaras legislativas). É certo que a extensão destas linhas é inferior aos conjuntos férreos a sul do Douro, mas isto não explica aquela discrepância, que mais conscienciosamente se interpreta pelo facto de a norte do Douro só uma linha ter sido adjudicada com custos para o erário público a uma companhia e de as vias a cargo do estado só por uma vez (e no final do período em estudo) terem sido alvo de uma tentativa de arrendamento. Por outro lado, isto parece também indicar que a construção e exploração a cargo dos poderes públicos não levantava tanta contestação entre os parlamentares, embora também se possa dizer que estes não levantavam oposição à política dos governos a norte do Douro, porque tinham alvos mais apetecíveis a sul daquele rio.

Em termos cronológicos, se analisarmos a questão ao nível da década nota-se uma constância na discussão ao longo da regeneração. As diferenças entre decénios são mínimas (menos de 3%). Só na década de 1890, com a crise financeira que afectou o país, o número de discursos sobre caminhos-de-ferro baixa 14 pontos percentuais (que corresponde a uma quebra de 63%). Lustro a lustro nota-se também uma predominância do debate nas ocasiões em que se discutiam contratos ou quando as dificuldades financeiras perigavam o crédito nacional (quinquénio 1866-1870). Quando a discussão se transferia do parlamento para o terreno de construção, os debates parlamentares naturalmente arrefeciam. Foi o que se passou nos períodos de 1861-1865 e 1886-1890. Quando não havia nem assentamento de carris, nem condições para investir o parlamento ocupava-se com outras questões (lustro 1871-1875). Cada ano tem também as suas particularidades, ligadas a acontecimentos próprios desse período de tempo, cuja miudeza não permite uma análise consubstanciada¹¹².

5.2.1 | A ENGENHARIA E O PARLAMENTO

Durante o cabralismo, poucos eram os deputados com conhecimentos técnicos suficientes para discutir a questão ferroviária. Foi aliás esta pecha que obrigou a COPP e o governo a “*procurar em reinos estranhos engenheiros acreditados*” (Du Pré e Gayffier) e a incumbi-los de leccionar aulas teóricas aos seus subordinados portugueses, muito embora alguns técnicos nacionais reclamassem contra esta escolha que representava uma desvalorização do saber luso¹¹³.

Anos depois na comissão que apreciou o contrato com Hislop só se notavam dois elementos com conhecimentos de engenharia (o barão da Luz e Lobo de Ávila). A estes juntavam-se dois

¹¹² Ver anexo 24.

¹¹³ RE, vol. 1, n.º 1 (13-2-1846): 3. Ver também MACEDO, 2009: 42 e 130. MATOS, 2009: 178 e 183.

advogados (Larcher e Garrett) e um alto funcionário público (Pereira da Silva). Mais tarde, Fontes viu-se forçado a incumbir o embaixador em Inglaterra de encontrar um técnico competente para estudar a continuação da linha para lá de Santarém (portaria de 8-11-1853)¹¹⁴. O CGOPM reconhecia esta lacuna e aconselhava os fiscais a retirarem da sua tarefa de inspecção o máximo de notas possível para o progresso da arte em Portugal, pois os conhecimentos dos engenheiros portugueses (formados sobretudo na escola do exército e na academia politécnica) não eram os mais adequados para obras civis¹¹⁵. Em várias ocasiões foram enviados bacharéis em matemática e alunos da escola politécnica para França e Bélgica para adquirirem conhecimentos junto de entidades com experiência efectiva na área¹¹⁶. Em Janeiro de 1858, procurou-se resolver internamente esse problema através da criação de uma cadeira de construção de estradas e caminhos-de-ferro na escola do exército. A cadeira foi criada, mas a comissão de instrução pública continuou a valorizar o envio de alunos portugueses a França¹¹⁷. No segundo lustro da década de 1850, os técnicos portugueses haviam já dado provas de grande proficiência na continuação da construção da linha até Santarém (abandonada pelos britânicos) e no estudo de diversas linhas, mas isto não os impediu de serem marginalizados pelo contrato Peto, que previa que em qualquer disputa técnica seria ouvida a Associação de Engenheiros Civis de Inglaterra. De qualquer modo, algum tempo depois, engenheiros portugueses participavam activamente na construção das linhas de norte e leste¹¹⁸.

No parlamento a presença de técnicos tornou-se uma mais-valia. Quem contasse com eles estava mais bem preparado para a discussão. Em 1854, na discussão do contrato da linha do Barreiro, Lobo de Ávila apontava a Ávila “*que o illustre deputado não tem obrigação de saber isto [detalhes técnicos do contrato], porque creio que tem viajado mais como amador do que como homem de arte*”¹¹⁹. A única maneira de responder a estas provocações era denegrindo a imagem e o conhecimento do engenheiro, sobretudo após os primeiros falhanços das companhias contratadas: “*é o que acontece também aos engenheiros: fazem as obras e depois d’ellas feitas é que dizem que não estão boas!*”¹²⁰. Entre os pares, por esta altura, as discussões versavam sobretudo sobre aspectos jurídicos, malgrado a presença de alguns engenheiros militares. Na realidade, até 1857 nem sequer havia comissão de obras públicas. Até esta data, era a comissão de administração pública que apreciava os negócios ferroviários.

Com o passar do tempo, o número de engenheiros aumentou em todas as parcialidades políticas e é certo que esta elite técnica e administrativa ganhou consistência e assumiu uma posição de rele-

¹¹⁴ DINIS, 1915-1919, vol. 1: 217. FINO, 1883-1903, vol. 1: 41.

¹¹⁵ BMOP, 1853, n.º 4: 46-47. MATOS, 2009: 186-187.

¹¹⁶ BMOP, 1864, n.º 9: 250-251. COLP, 1854: 118. 1860: 193. ALMEIDA, 1854. ALMEIDA, 1859. MATOS, 2009: 188.

¹¹⁷ PEREIRA, 2008: 159-160.

¹¹⁸ MATOS, 2009. MATOS & DIOGO, 2007. PINHEIRO, 2008: 161-180.

¹¹⁹ DCD, 1-8-1854: 22.

¹²⁰ DCD, 1-4-1856: 12 (D. Rodrigo de Meneses).

vo no aconselhamento dos ministros¹²¹, no entanto, fica a ideia que esse conhecimento só era valorizado se se coadunasse com a vontade que o governo queria imprimir. Foram várias as ocasiões em que os governos desvalorizaram a opinião dos engenheiros presentes no parlamento ou nos corpos consultivos do ministério: na proposta do marquês de Ficalho e de Eugénio de Almeida, no contrato Peto, na concessão da linha da Póvoa, na adjudicação feita a Filipe de Carvalho, no ramal de Cáceres, nos troços de Barca de Alva e Vilar Formoso a Salamanca, na preferência da linha da Beira Baixa e sobretudo durante a construção das linhas e no que respeitou à definição do plano de rede defendido desde 1850, como veremos¹²².

Entre a própria classe, todavia, só houve consenso em relação à necessidade de se empreender uma política de melhoramentos materiais. Quando se descia à análise de pormenor desta estratégia, o consenso esfumava-se, o que também prejudicou a sua autoridade e permitiu aos governos uma maior liberdade de acção. Para uma mesma obra tanto podiam existir opiniões técnicas a favor como contra, dependendo das bases e da perspectiva aplicada à análise. Muitas desses pareceres eram também motivados por factores alheios à técnica e a arte, pois alguns engenheiros eram também deputados de uma dada região e eleitos por um dado grupo ou então empregados por determinadas companhias privadas. No fim de contas, a engenharia não era tão objectiva quanto parecia e também podia ceder aos interesses *partidários*, bem como aos interesses particulares¹²³, muito embora esta classe fosse indispensável para a aplicação prática no terreno dos melhoramentos materiais (construção e exploração) e tenha conseguido por isto afirmar-se na sociedade nacional¹²⁴.

5.3 | A URGÊNCIA DA CONSTRUÇÃO

Um dos principais factores que presidiu à delineação da política ferroviária nacional (e que se notou no parlamento) foi a necessidade de apressar todos os processos de modo a que o reino não se atrasasse ainda mais em relação ao estrangeiro. Em 1846, podia-se ler na *RE* como “*esperar pelo ultimo aperfeiçoamento dos caminhos de ferro seria uma singularidade que não faria muita honra á nossa nação (...). Parar quando os outros caminham, e caminham tanto, não é só ficar estacionario, é retrogradar, em relação aos que caminham*”¹²⁵.

Esta urgência não era exclusiva de Portugal. Espanha também optou por construir o mais rapidamente possível. Essa pressa, porém, redundou em bastantes desilusões entre 1844 e 1855¹²⁶. O exemplo espanhol não serviu de aviso para Portugal. Pelo contrário deve ter servido de estímulo aos

¹²¹ MACEDO, 2009: 151.

¹²² ALMEIDA, 1995. PEREIRA, 2011f.

¹²³ PEREIRA, 2008: 159-160. PEREIRA, 2011f.

¹²⁴ MATOS, 2009. SILVA, 2009.

¹²⁵ RE, vol. 1, n.º 5 (13-3-1846): 78.

¹²⁶ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 2: 324. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 89-92. SANTOS, 2011a: 90. WAIS, 1943.

governantes nacionais que viam o país vizinho procurar por todos os meios dotar-se de caminhos-de-ferro. Mas tal como em Espanha, os portugueses sofreram também algumas desilusões, como vimos, com os primeiros contratos. As censuras à premência com que o assunto fora tratado não tardaram: *“ahi está o caminho de ferro de leste. De que serviu tanta pressa? Se o sr. Fontes tivera escutado os dictames da prudencia; se não despresára os avisos que se lhe dirigiam, não teria o paiz presenciado esse escandalo que o feriu profundamente”*¹²⁷ – diria o seu adversário histórico, Carlos Morato Roma.

Todavia, nada disto era suficiente para temperar o ímpeto governativo, independentemente do grupo que se encontrasse no poder. À medida que o tempo passava, a pressa dos governos mantinha-se. Espanha continuava a motivar esta urgência. A partir da lei geral dos caminhos-de-ferro aprovada em 1855, como veremos, a sua rede férrea cresceu exponencialmente. Este desenvolvimento acabou, porém, por ser contraproducente. Uma política mais comedida teria sido ideal, desde logo por permitir à sua indústria acompanhar a procura do caminho-de-ferro e por não exigir tanto capital e não implicar um endividamento privado e público tão volumoso como se veio a realizar¹²⁸. De qualquer maneira a maioria dos políticos e engenheiros nacionais não via esta realidade, mas sim um alastrar de carris por todo o reino vizinho, o que apenas deu ainda mais motivos para correr mais depressa atrás do prejuízo e, excepto os reformistas, por opção ideológica e impossibilidade prática, todos os outros grupos se apressaram em contratar linhas.

Esta premência chegou a sobrepor-se aos objectivos traçados pelos governos. As ligações internacionais (pela fronteira leste) sempre foram tidas como as mais necessárias, mas em 1867 ninguém se mostrava disponível para empreender a linha da Beira Alta. Ora, como *“n’esto caminho, em que vamos, parar é morrer”*¹²⁹, optou-se pela construção das linhas do Minho e Douro.

Do lado dos construtores e investidores em caminhos-de-ferro, este afã do lado nacional, aliado às altas expectativas em relação ao investimento, fez com que a sua posição negocial face aos governos nacionais se fortalecesse, abrindo a porta para negócios menos que perfeitos para o estado. O corolário desta situação seria a impraticabilidade de rescindir contratos sem compensar *todos* os investidores (como aconteceu com a SEPRC; a linha de Guimarães foi uma excepção, por se tratar de um pequeníssimo investimento de capital), porque a perda de capitais privados apostados em Portugal decerto levaria ao afastamento de interessados em investir e em consequência à paralisação do programa de melhoramentos materiais.

Por outro lado, a necessidade de dotar o país o mais rapidamente possível de caminhos-de-ferro levou também os vários governos a aceitar linhas menos que perfeitas, quando uma pausa para as

¹²⁷ ROMA, 1856: 202.

¹²⁸ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 2: 324. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 89-92.

¹²⁹ DCD, 31-3-1856: 266.

pensar poderia conduzir a melhores resultados. A linha do leste foi um erro que ainda antes de ser uma realidade já era lamentado. A sul do Tejo, concederam-se linhas pelo simples facto de existirem interessados em as construir em troca de um subsídio relativamente baixo (7,9 contos/km). O ramal de Cáceres foi uma forma de manter a construção em andamento, independentemente da sua capacidade como linha internacional e dos seus efeitos sobre a defesa do reino. No entroncamento das linhas do norte e Beira Alta escolheu-se a opção mais fácil e barata sem se ponderar o futuro da ligação directa entre Coimbra e a Figueira da Foz. A nível local, havia duas linhas (Guimarães e Póvoa) separadas por um troço de pouco mais de 10 km mas desligadas pelos 10 cm de diferença entre as suas bitolas.

Em 1854, Lobo de Ávila admitia que *“as coisas que se não podem realizar do melhor modo, realisam-se como se podem realizar; e collocado na alternativa de não se fazer nada, ou de se fazer alguma coisa útil (...), intendo que se deve fazer alguma coisa, ainda que seja menos perfeita”*¹³⁰. Esta filosofia não se limitou a 1854 e manteve-se durante longos anos, com prejuízos para a qualidade da rede. Em Espanha, passou-se algo de semelhante: a pressa foi responsável pela planificação deficiente da rede, por um financiamento inadequado, por uma má qualidade da construção e, em consequência, por um mais fraco rendimento das linhas¹³¹.

5.4 | UMA REDE DE TRANSPORTES SEM PLANO

Ao longo do período em estudo nunca foi aprovado com força de lei um plano de rede geral, apesar de não faltarem alvitreiros mais ou menos bem fundamentados e inclusivamente uma proposta de lei ter sido apresentada ao parlamento em 1879 pelo então ministro das obras públicas, Lourenço de Carvalho. A planificação da combinação entre caminhos-de-ferro e outros meios e vias de transporte também ficou por fazer. Surgiram planos de estradas que contudo não seriam inteiramente realizados e o serviço dos portos foi feito sem a realização atempada das obras portuárias necessárias a um pleno aproveitamento do investimento ferroviário.

5.4.1 | PROPOSTAS PARA PLANOS DE REDE FÉRREA

A predefinição de uma rede férrea era uma questão que preocupava alguns países que serviam de modelo a Portugal (França, Bélgica, Espanha). Apenas a Inglaterra não se interessou por este aspecto da gestão ferroviária, mantendo-se fiel a um modelo onde a iniciativa privada tinha um

¹³⁰ DCD, 1-8-1854: 20 (Lobo de Ávila).

¹³¹ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 143-144.

papel muito mais activo, ligando todas as principais cidades inglesas por caminho-de-ferro, sem obedecer a um plano geral nem a prescrições sobre a uniformidade de bitola¹³².

A Bélgica, por lei de 1-5-1834, definiu uma malha básica antes de começar a construir: com centro em Malines seguia por este até à Prússia, por norte até Antuérpia, por oeste até ao porto de Ostende e por sul até Bruxelas e França. Não previa nenhuma ligação à Holanda, país com o qual estava de relações cortadas. Em meados da década de 1840 aquela rede estava feita¹³³.

Em França, um ante-projecto de Chevalier (de 1832) para um sistema ferroviário do Mediterrâneo e a concessão de algumas linhas no território francês na década de 1830 motivaram o estudo de uma rede geral. Em meados deste decénio, Legrand, director da escola de pontes e calçadas, delineia um conjunto de linhas centradas em Paris, num conceito radial que seria seguido nos anos seguintes. Em 8-5-1837, o ministro das obras públicas, Martin du Nord, propõe uma trama férrea de cinco linhas, ligando Paris a Orleães, Rouen, Tours, Marselha e Bélgica. No ano seguinte, avança nova proposta com centro em Paris e extremos nas principais cidades. A discussão parlamentar atrasou a aprovação de um plano geral para 1842 (lei de 11-6-1842), com ligações de Paris em direcção à Mancha, Bélgica, Alemanha, Mediterrâneo, Espanha e Atlântico, quando França já usufruía de algumas linhas-férreas que totalizavam cerca de 500 km¹³⁴.

Espanha, depois de nas décadas de 1830 e 1840 ter concedido linhas à toa, conforme fossem aparecendo, começou a pensar em definir que caminhos-de-ferro deveria abrir, embora, tal como Portugal, desconhecesse a orografia do seu território. Já na altura reunia preferência o sistema radial centrado em Madrid com ramos até à periferia marítima (contra o sistema de linhas transversais)¹³⁵.

Em 1848 Bravo Murillo definia uma rede base com quatro ligações: de Madrid a Portugal, França, Cádiz e costa mediterrânica. Reinoso, o seu sucessor na pasta, mantinha a rede radial e nela uma ligação a Portugal. O sistema radial seria confirmado pela lei de 1855, que considerava linhas de primeira ordem as que de Madrid se dirigissem ao litoral e à fronteira. Não precisava as directrizes, mas tão-só as direcções finais. No fundo, era apenas um plano de intenções. Naquele ano, Francisco Coello (comandante de engenheiros, autor do atlas de Espanha e membro correspondente de sociedades geográficas de Londres, Paris e Berlim) propunha o mesmo: numa primeira fase indicavam-se as linhas necessárias; de seguida aferia-se no terreno se essas linhas eram exequíveis; finalmente a rede deveria ser aprovada no parlamento e ter força de lei¹³⁶.

Em Portugal, pela mesma altura, surge um primeiro esboço de rede com Du Pré, que ao traçar a linha do leste tem a preocupação de o fazer de modo a poder prolongar-se até Coimbra e até ao

¹³² SOUSA, 1915b. SOUSA, 1940a. SOUSA, 1941c. MONTENEGRO, 1891.

¹³³ LAFFUT, 1983: 203. HERTEN et al., 2001: 62, 69-70, 80, 98-100 e 115. WAIS, 1974: 40-41 e 132-133.

¹³⁴ ARMAND, 1963: 30-33 e 37-40. CARON, 1997-2005, vol. 1: 122 e ss. e 131.

¹³⁵ MATEO DEL PERAL, 1978: 51-57 e 63-67.

¹³⁶ COELLO, 1855: 9-24. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 56-61. WAIS, 1943: 72-80. WAIS, 1974: 63-70.

Algarve por Évora e Beja¹³⁷. Alguns anos depois, em 1851, Albino de Figueiredo publica também a sua opinião. A linha principal seria do norte e a linha até Espanha partiria de Alcácer do Sal e iria até Elvas. A ligação a Lisboa far-se-ia por via fluvial. Da linha do Alentejo partiriam estradas ou caminhos-de-ferro para Portalegre e Beja. Da linha do norte partiriam três linhas: uma para o Minho passando por Penafiel, Guimarães, Braga, Ponte de Lima e Valença; outra em direcção a Lamego, Viseu e Guarda; a terceira para a Régua e Vila Real¹³⁸. A comissão formada para apreciar o contrato com Hislop propunha três ligações internacionais, todas baseadas na secção entre Lisboa e Santarém: a primeira dirigir-se-ia ao Porto e daqui a Bragança, entroncando em Valladolid com a linha de Madrid a Irún; a segunda seguiria rente ao Tejo até Abrantes onde cruzava para a outra margem e se dirigia a Badajoz e daqui a Madrid; a terceira atingiria Tomar e Coimbra antes de inflectir pelo Mondego até Viseu e Almeida. Da linha de Badajoz poderiam partir ramais para Évora, Beja, Portalegre e Algarve¹³⁹. Ainda fora do parlamento encontramos a sugestão do CGOPM em consulta de 17-1-1854. Baseando a rede nas linhas de norte e leste (trancos principais da viação interna e externa), propunha outros três caminhos-de-ferro: um do Porto à Régua, outro pelo norte do Mondego e um terceiro pelo Alentejo. Esta última ideia baseou a proposta de lei de 28-2-1854 sobre o *systema geral de comunicações do Reino*, que seria aprovada pelas comissões parlamentares, mas não pelo parlamento¹⁴⁰. Tratavam-se de redes ideais fixadas com base em intuições e senso comum sobre um mapa, onde a orografia praticamente não foi tida em conta, pois não era conhecida em detalhe.

No parlamento, iam surgindo ideias para um plano geral, onde a linha do norte assumia uma enorme importância como base de outras vias em direcção a Espanha. Assim o alvitavam José Estêvão, o primeiro governo histórico que contratou Peto e o também histórico Belchior Garcês. Para este último, desde a linha do norte partiriam caminhos-de-ferro em direcção à Galiza, Castela e Extremadura (as três províncias espanholas que faziam fronteira com Portugal). Nos pares, José Maria Grande em 1857 e o visconde de Castro em 1859 concordavam também com a ideia¹⁴¹.

Antes, em 1856, Watier estudara as linhas de norte e leste, mas não se coibira de adiantar outras vias para a rede nacional. A sul, devia-se estabelecer um caminho-de-ferro de Alcácer a Évora, com ramais para Beja, Mértola e Algarve. A norte, o Porto deveria servir de base a outras vias pelo Minho e Douro, se bem que a viabilidade destas últimas fosse muito duvidosa¹⁴². Neste ano o CGOPM emitia também a sua opinião sobre este assunto (aproveitando um projecto de Luís Vicente de Afonseca e do conde de Courson para cobrir o país de vias-férreas americanas), mas não ino-

¹³⁷ DU PRÉ, 1905.

¹³⁸ ALMEIDA, 1851: 7-17 e 21-23. DCD, 18-3-1857: 157-167. MACEDO, 2009: 139.

¹³⁹ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop].

¹⁴⁰ BMOP, 1854, n.º 3: 209-218. MACEDO, 2009: 156-157.

¹⁴¹ DG, sessões da câmara dos pares de 22-5-1857 e de 28-3-1859: 691 e 571-572. PEREIRA, 2008: 78 e 127.

¹⁴² WATIER, 1860: 76-131.

vava em relação àquilo que se ia alvitando: uma linha de norte a sul de Portugal cruzada por outras de leste a oeste. Mas, uma vez que este seria um projecto de execução a longo prazo, o CGOPM propõe que nos previsíveis traçados das linhas se construíssem estradas com declives e raios de curva adequados a um americano ou a uma via em leito próprio¹⁴³.

Os falhanços da CCP e de Peto acentuaram a necessidade de definir uma lei geral de caminhos-de-ferro que incluísse a rede e regras para a sua construção. Albino de Figueiredo foi dos primeiros a invocar a atenção da câmara e do governo para essa precisão. Na sua opinião, um plano geral era indispensável para pôr cobro à morosidade com que se construíam caminhos-de-ferro em Portugal¹⁴⁴. Para Tibério Augusto Blanc, em 1857, Portugal necessitava de três linhas: a primeira, de Lisboa a Espanha; a segunda do Barreiro ao sul de Espanha, por Évora; a terceira do Porto a Évora. Para financiar estes caminhos-de-ferro, o major de engenharia propunha soluções para a construção maciça de estradas ordinárias, pois estas eram o meio indirecto de construir a viação férrea¹⁴⁵. Já Sá Nogueira opinava que Portugal precisava somente de duas grandes linhas para formar a sua rede de primeira ordem: uma que cruzasse o reino de norte a sul e outra de leste a oeste, pela Beira Alta¹⁴⁶.

Nada disto se concretizou em lei (apesar de algumas daquelas propostas contarem com a aprovação das comissões parlamentares) e as linhas de norte, leste e sul acabaram por ser construídas sem um plano geral a servir-lhes de base. Segundo Marta de Macedo, apesar de não haver um plano definido com força de lei, as sugestões dos engenheiros foram sendo seguidas pelos governos. Não concordamos em absoluto com esta asserção. É verdade que em termos gerais as directrizes contratadas ou decretadas até 1860 seguiram mais ou menos o indicado pelos engenheiros, mas não podemos esquecer que estas sugestões eram alvites de carácter muito amplo (praticamente se limitavam a indicar pontos extremos) e baseavam-se numa percepção baseada em intuições e não em dados estatísticos e cartográficos. Eram propostas mais baseadas no senso comum do que em bases técnicas e económicas. Descendo ao pormenor, as obras nem sempre se alinhavaram com o que fora sugerido pelos técnicos. Por exemplo, Albino de Figueiredo nunca indicou a linha do leste como via internacional (preferia uma ligação pela margem sul com conexão fluvial à capital), mas foi essa a opção aceite pelo governo após proposta de Hardy Hislop. As linhas ao sul do Tejo também diferiram bastante do proposto pela comissão Hislop, pelo CGOPM e por Watier¹⁴⁷.

A partir de 1860, qualquer sugestão teria de contar com a existência das linhas já decretadas e construídas que, como vimos, nem sempre adaptaram as sugestões dos engenheiros. Em 1861 o CGOP recomenda novas linhas pela Beira Alta (servindo de base a outros caminhos-de-ferro) e pelo

¹⁴³ BMOP, 1858, n.º 1: 96-101.

¹⁴⁴ DCD, 18-3-1857: 157-167. MACEDO, 2009: 160. MÓNICA, 2005-2006, vol. 1.

¹⁴⁵ DCD, 18-4-1857: 198-203.

¹⁴⁶ DCD, 10-8-1861: 2226-2227.

¹⁴⁷ MACEDO, 2009: 160-161. Ver anexo 16.

Minho até à Galiza, não pondo de parte a possibilidade de uma ligação até Cáceres¹⁴⁸. No ano seguinte, a comissão de obras públicas dos deputados, em resposta à proposta de Júlio Carvalhal de Sousa Teles sobre uma linha pelo Douro, traça um plano de rede na qual inclui, além deste caminho-de-ferro, outros ligando o Porto às mais importantes povoações do Minho, ligando a linha do norte a Almeida pela Beira Alta, e outros ainda que prolongando as vias-férreas do sueste chegassem ao Algarve, a Espanha e à linha do leste¹⁴⁹. Em 1864, é nomeada uma comissão luso-espanhola para estabelecer as ligações férreas na fronteira, surgindo um plano com cinco ligações internacionais pelo Minho, vale do Douro, Beira Baixa e Alentejo (e eventualmente Algarve). Na sequência deste plano, o CGOP emite parecer, apresentado um novo plano de rede, que, internamente, deveria ser composta por duas linhas cortando o país de norte a sul: uma pelo litoral (linha do norte), outra pelo interior (desde o Crato), ligadas por caminhos-de-ferro transversais que seguissem os vales dos principais rios (aqui se incluía a linha da Beira Alta que não era descartada pelo CGOP). Pequenos ramais, servindo centros produtivos, seriam o complemento da rede¹⁵⁰. Da consulta nada resultou. Do lado espanhol, os resultados da comissão dariam origem a um debate sobre a rede e a feitura de quatro propostas (da comissão de engenheiros, revista pela *junta de estadística*, da *junta consultiva de engenheiros de caminos, canales y puertos* e da comissão especial nomeada em 1865), numa altura em que em Espanha já estavam assentes 7 000 km de via. Apesar de sancionado pelas autoridades técnicas, o plano nunca mereceu a aprovação parlamentar em nenhum lado da fronteira¹⁵¹.

De volta a Portugal, ainda em 1865, Sá da Bandeira apela para a urgência do estudo e exposição ao parlamento de um plano geral de rede, apresentando a sua própria proposta. A verdadeira linha internacional seria a da Beira Alta (desde a Figueira da Foz por Coimbra até Almeida), mas também importante seria um outro caminho-de-ferro pela Beira Baixa até se ligar à linha de Malpartida a Madrid. Mais a norte, uma via-férrea pelo vale do Douro desde Penafiel deveria também ligar-se a Espanha por Zamora (e não por Barca de Alva para não fazer concorrência ao caminho-de-ferro da Beira Alta). Ainda a norte, a linha do Minho seguiria pelo interior da província por Guimarães, Braga e Valença. Dois anos depois, adicionaria a linha que prolongasse a do sueste até ao reino vizinho¹⁵². Ainda nos pares, Larcher em 1866 propunha algo semelhante a Sá Nogueira: uma linha de norte a sul, com um ramal para Lisboa e tantos ramais quanto necessários em direcção à fronteira¹⁵³. A palavra do ministro Andrade Corvo também propunha algo semelhante: uma linha de norte a sul com linhas transversais a espaços mais ou menos largos e ligadas entre si por cami-

¹⁴⁸ BMOP, 1862, n.º 1: 43-45.

¹⁴⁹ DL, sessão da câmara dos deputados de 7-3-1862: 727.

¹⁵⁰ AHMOP. COPM. Liv. 22 (1865): 18-29v. Ver anexo 16.

¹⁵¹ MATEO DEL PERAL, 1978: 99-122. WAIS, 1974: 132-133. Ver mapa 30-12a.

¹⁵² DL, sessão da câmara dos pares de 23-12-1865 e 21-6-1867: 3004-3005 e 2010-2011.

¹⁵³ DL, sessão da câmara dos pares de 17-1-1866: 189-191.

nhos mais curtos, consoante as necessidades¹⁵⁴. Mais uma vez a opinião dos engenheiros não foi inteiramente seguida pelos políticos. Em 1867, eram decretadas as linhas do Minho e Douro, tal como sugeriam os técnicos, mas não pelas rotas por estes sugeridas: a primeira não seguiria sempre pelo interior do Minho; a segunda internar-se-ia pelo vale do Sousa em vez de continuar sempre pela margem do Douro desde o Porto.

A suspensão da política de melhoramentos materiais colocou também em pausa a discussão sobre este assunto. Na década de 1870, Fontes regressa e regressa também o investimento. Começa a maturar a ideia de construir caminhos-de-ferro em via reduzida e a JCOPM e a AECP alertam para o perigo de conceder estas linhas sem regra e sem obedecer a um plano geral. Sem apresentar um plano propriamente dito, a JCOPM opta por expor princípios que deveriam presidir à rede ideal. Em Portugal deveriam existir três classes de caminho-de-ferro: a primeira teria condições semelhantes às dos caminhos-de-ferro de norte, leste, sul e sueste; a segunda seguiria os parâmetros das linhas do Minho e Douro; a terceira incluiria as vias de bitola reduzida (com declives até 30 mm/m e raios de curva até 80 m) e americanas. O importante seria uniformizar a bitola em cada uma daquelas redes (nas duas primeiras de 1,67 m, na terceira de 1 m). A JCOPM não arrisca nomear linhas, mas os seus vogais Caetano Alberto Maia e João Crisóstomo, em voto separado, indicam-nas: às estradas de ferro de norte, leste, sul e sueste, os dois engenheiros juntavam os prolongamentos no Alentejo até Espanha e à linha do leste; o caminho-de-ferro de Coimbra à fronteira; a linha do vale do Tejo (desde Abrantes e em direcção a Plasencia ou Cáceres); a via-férrea do Minho até à Galiza; e a do Douro até Salamanca. Todas elas seriam em via larga e entregues a companhias privadas e só no caso de não aparecerem interessados se deveria optar pelo sistema dos caminhos-de-ferro económicos construídos pelo estado (aplicado no Minho e Douro pela lei de 2-7-1867)¹⁵⁵. Enquanto Portugal se debatia com princípios e ideias, os espanhóis avançavam com a lei Echegaray (de 23-6-1870) que, além das linhas já construídas ou em construção, decretava outras, que formavam uma cinta de ferro em torno de Portugal¹⁵⁶.

Três anos depois, a JCOPM voltava a insistir na questão da uniformidade de bitola e condições técnicas em redes de características semelhantes e na necessidade de impedir tanto uma concorrência entre linhas, como abusos monopolistas. Todas estas questões seriam resolvidas na presença de um plano geral¹⁵⁷. Em 1874, numa consulta sobre um americano entre Neiva e Darque, a JCOPM reaviva a sua ideia de uma rede hierarquizada e assim se evitar *“fazer concessões que depois contrariem o melhor systema da viação accelerada (...) conciliando o desenvolvimento da viação publica com as necessarias precauções para evitar a sua má direcção e os prejuizos d’ahi resultan-*

¹⁵⁴ DL, sessão da câmara dos deputados de 10-5-1867: 1469-1470.

¹⁵⁵ AHMOP. JCOPM. Livs. 32 (1871): 280-299, 32-A (1871): 1-8v. AECP, 1871-1872.

¹⁵⁶ MATEO DEL PERAL, 1978: 122-127. Ver mapa 30-12a.

¹⁵⁷ AHMOP. JCOPM. Liv. 34 (1873): 97v-100v.

tes”¹⁵⁸. O governo finalmente pareceu aceder aos conselhos da JCOPM e, por portaria de 24-4-1874, ordena-lhe que elabore um plano geral de rede de via larga (para todo o continente) e de via reduzida (continente e ilhas) além do caderno de obrigações a que os interessados se teriam de submeter. Desconhece-se que recursos foram alocados ao projecto, que manifestamente era demasiado pesado para um órgão que contava com poucos membros e estava assoberbado por outras tarefas¹⁵⁹. Em todo o caso, em 1875, em análise às propostas de Boaventura José Vieira para a linha da Beira Alta, era apresentada uma proposta limitada à rede de primeira ordem: a sul devia-se completar o caminho-de-ferro do sueste com prolongamentos de Estremoz ao Crato e de Beja ao Algarve. No centro do país duas linhas deviam atravessar a Beira, uma pelo norte outra pelo sul, ambas ligadas por uma via paralela à fronteira desde o Tejo até Zamora pelo vale do Sabor. A linha do Douro ligava-se à da Beira Alta tornando-se assim internacional¹⁶⁰. Com o passar dos anos, a definição da rede geral cada vez se tornava menos flexível, em virtude das vias-férreas que iam sendo construídas. Em 1876, a rede ferroviária nacional contava já com 933 km e com as linhas do norte, leste, sul e sueste e parte das do Minho, Douro e Porto à Póvoa e Famalicão¹⁶¹.

Neste ano, a AECP inicia também uma discussão sobre esta problemática, nomeando em sessão de 5-2-1876 uma comissão (Lecocq, Espregueira, Xavier Cohen, Inácio Lopes e Augusto Pimentel) para estudar e formular as bases gerais da rede férrea nacional, esperando algo ingenuamente que *“saindo da associação um trabalho definido, os governos terão muito mais dificuldade em ceder a influencias estranhas, quasi sempre contrarias aos interesses geraes do paiz”*¹⁶². Era um facto consumado que a rede existente estava eivada de erros em termos de directriz das linhas (sendo exemplo flagrante a linha do leste) e de condições de tracção (relegadas para segundo plano em favor de um menor custo de construção) e fora construída *“para calar as innumeras exigencias com simulacros de satisfação, para conciliar os interesses politicos com as forças do thesouro”*¹⁶³. A primeira proposta apresentada pela comissão a 30-4-1876 segue o projecto de uma malha com duas linhas verticais ao país pelo interior e pelo litoral ligadas transversalmente por caminhos-de-ferro até Espanha. Descartava o caminho-de-ferro internacional pelo vale do Tejo e substituíamo-o por uma via até Cáceres, algo a que não terá sido alheia a presença de Espregueira e Inácio Lopes (assalariados da CRCFP) na comissão. Não entrando em muitas considerações financeiras, aquele grupo de trabalho acreditava que uma rede desta envergadura sobre um terreno acidentado, de rara população,

¹⁵⁸ AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 149.

¹⁵⁹ DINIS, 1915-1919, vol. 5: 336. ABRAGÃO, 1958b. AGUILAR, 1949. MACEDO, 2009: 155. PEREIRA, 2011f.

¹⁶⁰ AHMOP. JCOPM. Caixa 18 (1875), parecer 6418 (7-1-1875).

¹⁶¹ VALÉRIO, 2001b: 372.

¹⁶² ROPM, t. 9 (1878), n.º 107: 470-473. Ver também PIMENTEL, 1892.

¹⁶³ LARCHER, 1878a: 269.

fraca agricultura e indústria e falha de estradas, só poderia ser construída por companhias privadas devidamente subsidiadas¹⁶⁴.

Esta proposta não obteve consenso entre os membros da AECP em alguns detalhes importantes, se bem que a estrutura da rede não fosse genericamente posta em causa: a disposição geográfica longitudinal do país e a existência de um grande porto sensivelmente a meio da costa aconselhava a uma malha com duas linhas verticais e várias horizontais¹⁶⁵. Para Raimundo Valadas (proposta apresentada em 1-7-1876), não se incluir as linhas do Alentejo na rede de primeira ordem era um erro, bem como a opção por Cáceres, que deveria ser substituída pela linha pelo vale do Tejo (na rede de primeira grandeza). Sousa Brandão (em sessão de 4-11-1876) propunha-se a ligar entre si as principais cidades, traçar as directrizes mais directas e dar-lhes inclinações suaves. O seu destaque ia inteiramente para a linha paralela à raia e para os caminhos-de-ferro de segunda ordem (genericamente em bitola reduzida). Estes deveriam partir das linhas principais ou de grandes povoações e, seguindo os vales secundários, atravessar a parte mais populosa da região a servir. Poderiam também servir as grandes cidades por traçados diferentes dos caminhos-de-ferro de via larga. A sua construção tanto podia ser entregue a privados como ao estado¹⁶⁶.

Entretanto, os esforços da AECP aparentemente não mereciam a consideração do governo, pelo que a JCOPM, em finais de 1876, se vê obrigada a chamar de novo a atenção do executivo para a necessidade de se estudar e definir a rede de via reduzida a par da de via larga¹⁶⁷. Voltando à AECP, em Fevereiro de 1877, a comissão (à qual tinham sido agregados Sousa Brandão, Raimundo Valadas e Mendes Guerreiro, em virtude dos seus contributos durante o debate no ano anterior¹⁶⁸) apresenta uma nova proposta, que obedecia aos critérios de servir as cidades e regiões mais importantes e produtivas, ligar todas as capitais dos distritos, não perturbar as principais correntes comerciais e respeitar os factos consumados: inclui ambas as linhas internacionais da Beira e os prolongamentos no Alentejo até à Andaluzia e até à linha do leste, mas relega a via paralela à do norte junto à fronteira para segundo plano e exclui Cáceres (que nem consta sequer da rede de segunda grandeza). Previa ainda uma rede secundária, auxiliar das linhas de primeira ordem, que, percorrendo os mais férteis vales, servia os pontos mais importantes do reino e ligava os distritos administrativos. Em termos técnicos usavam a bitola reduzida ou então modestas condições de tracção, de modo a diminuir os custos de construção, uma vez que se previa que o seu rendimento fosse reduzido, em virtude do atraso na viação ordinária. Finalmente existiria ainda uma rede de terceira ordem, exclusivamente privada (as outras duas deveriam pertencer ao estado), que incluiria todos os outros cami-

¹⁶⁴ PIMENTEL, 1892. AECP, 1878a. Para esta e para as propostas seguintes ver anexo 16 e mapas 30-30.

¹⁶⁵ ROPM, t. 9 (1878), n.º 97: 36-38.

¹⁶⁶ ROPM, t. 9 (1878), n.º 97: 42-45; n.º 99: 172-173. BRANDÃO, 1878a. VALADAS, 1878b.

¹⁶⁷ AHMOP. JCOPM. Liv. 37-A (1876-1877), pareceres de 26-12-1876 e 23-1-1877.

¹⁶⁸ ROPM, t. 9 (1878), n.º 99: 172-174.

nhos-de-ferro destinados a satisfazer interesses particulares e concelhios¹⁶⁹. O projecto voltou a não reunir unanimidade, de modo que novos alvitre lhe sucederam.

Dois meses depois (14-4-1877), Veríssimo Guerreiro (redactor da comissão) apresentava a sua proposta. Para este engenheiro a rede de primeira ordem deveria ligar as principais cidades e centros produtivos e de consumo entre si e a Espanha. As linhas deveriam seguir os vales dos rios e ter via dupla nos troços comuns para permitir altas velocidades. A sua construção poderia ser deixada à iniciativa privada, auxiliada pelo estado. Inovava ao incluir os pequenos troços de ligação de Campanhã a Leixões e ao Douro. Na rede de segunda ordem aplicar-se-iam condições mais modestas numa construção que poderia ser financiada pelos municípios atravessados pelas vias-férreas. Era aqui que este engenheiro colocava a linha paralela à fronteira, que parece ter sido definitivamente despromovida. Quanto à malha de terceira ordem, servia em condições ainda mais modestas pequenas localidades ou extensões de território. O estado podia contribuir para a sua construção, mas a principal responsabilidade caberia aos distritos e municípios¹⁷⁰.

Dias depois de Veríssimo Guerreiro, Larcher publica também as suas ideias na *ROPM*. Este técnico dividia a rede de primeira ordem em duas classes de importância. No primeiro grupo, incluía os caminhos-de-ferro com condições de tracção exigentes (onde constava a da Beira Baixa) que seriam construídos e explorados pelo governo (apesar de Larcher entender que as finanças públicas já estavam demasiado oneradas e ainda eram necessárias obras em estradas e portos). No segundo grupo (onde eram arroladas a linha fronteiriça e a de Cáceres), alargavam-se os limites técnicos das linhas que poderiam ficar a cargo de companhias privadas subsidiadas pelo estado. As linhas de segunda ordem seriam todas as outras, deixadas exclusivamente à iniciativa privada. Ao estado competia impedir a concorrência às linhas principais¹⁷¹.

Miguel Carlos Correia Pais, por seu lado, voltava a incluir a linha fronteiriça na rede de primeira ordem (sessão de 5-5-1877). Abarcava também o caminho-de-ferro do oeste e vias em torno de Lisboa, num conjunto de linhas em boas condições de exploração e construídas e exploradas pelo estado ou pela iniciativa privada (mas, neste caso, fortemente fiscalizada pelo governo e com uma remição a curto prazo). Uma semana depois Honorato Campos e Silva apresenta um plano onde dá clara preferência à linha da Beira Alta, a uma nova via na Estremadura (de Lisboa ao Pombal) e à ligação entre os caminhos-de-ferro a norte e sul do Tejo¹⁷².

Em Agosto de 1877, a comissão (já sem Augusto Pimentel – nomeado director das obras públicas de Santarém – mas com Tavares Trigueiros e Sousa Gomes) apresenta a sua proposta final. Antes entrar no assunto propriamente dito, faz uma avaliação positiva dos caminhos-de-ferro em

¹⁶⁹ AECF, 1878b.

¹⁷⁰ ROPM, t. 9 (1878), n.º 100-101: 246-248. GUERREIRO, 1878.

¹⁷¹ LARCHER, 1878a.

¹⁷² ROPM, t. 9 (1878), n.º 104: 353-354; n.ºs 105-106: 419-423. PAIS, 1878b.

Portugal: a ferrovia tinha criado novas povoações e explorações agrícolas, tinha duplicado o movimento comercial e aumentado as receitas públicas. Deste modo, a aposta nas estradas de ferro deveria ser para continuar. Esperava-se então que a rede proposta satisfizesse as necessidades e interesses internos (de acordo com a densidade de população, o desenvolvimento de cada região e os recursos disponíveis), servindo os grandes centros de produção e consumo, proporcionando fácil saída aos produtos agrícolas e mineiros, fomentando as indústrias nascentes e pondo em rápida comunicação a capital com as províncias e estas entre si. Ao mesmo tempo, mantinha a aposta nas ligações internacionais, destinadas a chamar aos portos portugueses o máximo de movimento internacional. Uma terceira preocupação era a defesa nacional. A rede era dividida em três classes. A primeira incluía as linhas mais urgentes que formavam a base da rede em bitola larga. Como tal deviam ser projectadas (em rigorosas condições de tracção) e fiscalizadas pelos engenheiros do estado. A sua construção e exploração seriam entregues à iniciativa privada mediante apoios financeiros públicos. Na segunda ordem, incluíam-se as linhas com as mesmas características da rede anterior, mas com condições técnicas menos rigorosas. Na última divisão, contavam-se as ferrovias deixadas unicamente a iniciativa individual, com eventual ajuda das localidades atravessadas. As condições poderiam ser mais modestas, desde que a bitola se mantivesse uniforme em toda a malha. A sugestão de Veríssimo Guerreiro de linhas urbanas em torno do Porto é aceite e incluída na rede primordial, enquanto que nas ligações internacionais se inclui o ramal de Cáceres, por inevitabilidade (tinha sido adjudicado à CRCFP meses antes, em prejuízo da linha da Beira Baixa que tão elogiada era pelos técnicos nacionais). A comissão falava também da conveniência económica de ligar a Extremadura espanhola a Lisboa, mas isso também era conseguido através da linha do vale do Tejo. Por fim, a linha fronteiriça mantinha-se num segundo plano de prioridade e importância¹⁷³.

Todo deste debate foi coevo de discussão semelhante em Espanha e que culminou na lei de 23-11-1877, complementado a anteriormente proposta em 1870, corrigindo desequilíbrios e dotando de caminhos-de-ferro áreas que ainda não os tinham¹⁷⁴.

Mesmo depois de um ano de discussão, a proposta da AECP não agradava a todos. Augusto Pimentel via no relatório final muitas contradições das quais discordava, muito embora partilhasse alguns dos seus princípios. No seu plano as ligações internacionais continuavam a ser defendidas; as necessidades políticas, administrativas e militares eram também atendidas; as linhas de primeira ordem seriam ligadas entre si por linhas de segunda importância; existiria ainda uma rede de terceira ordem determinada exclusivamente pelo interesse privado, tendo em conta o desenvolvimento

¹⁷³ AECP, 1878c. ROPM, t. 10 (1879), n.ºs 109-110: 43-57; n.ºs 111-112: 169-180.

¹⁷⁴ MATEO DEL PERAL, 1978: 127-131. Ver mapa 27-14.

específico das regiões, a qual poderia ou não ser auxiliada pelo tesouro (na condição de não prejudicar as linhas de primeira e segunda grandeza)¹⁷⁵.

Lourenço de Carvalho, um dos técnicos que participou no debate, também não ficou contente com a proposta final da AECP. No entanto, este homem tinha um trunfo de que os seus colegas não dispunham: chegou a ministro e podia aplicar as suas próprias ideias quanto à rede. É enquanto titular da pasta das obras públicas que ordena a João Crisóstomo a realização de novo estudo. João Crisóstomo reafirmaria a necessidade de se continuar a estudar o país, a construir estradas e a combater duas ideias: primeiro, que só valia a pena construir caminhos-de-ferro que dessem lucro; segundo, que os caminhos-de-ferro têm de chegar a todo o lado substituindo-se às estradas. Quanto à rede, relembriaria a necessidade da construção da linha paralela à fronteira leste com Espanha e das vias transversais ao país (Beira Alta, Beira Baixa, Douro e leste/Cáceres) ligando Porto e Lisboa a o país vizinho, pois era crença do engenheiro que do tráfego internacional e do potencial comercial e colonial do reino dependeria o seu futuro. Ao sul do Tejo, bastava um caminho-de-ferro, pois as principais cidades estavam no interior e não existiam portos de importância. A hierarquização da rede era também mantida. Numa primeira divisão, João Crisóstomo incluía as linhas que servissem todas as capitais de distrito e os portos mais importantes e que ligassem as principais bacias hidrográficas do reino. Numa segunda classe, incluía os caminhos-de-ferro (possivelmente em via reduzida) que ligassem outros pontos do país à rede principal, que deveriam ser decretados conforme a vontade das localidades em contribuírem para a sua construção e conforme o mínimo de custo que trouxessem ao estado sob a forma de subvenção¹⁷⁶.

Na posse deste parecer, os ministros Lourenço de Carvalho e António de Serpa apresentam à câmara, em Fevereiro de 1879, uma proposta de lei (que diferia pouco do relatório de João Crisóstomo) para definir com força legal a rede férrea em Portugal e acelerar a sua construção, permitindo a adjudicação por decreto (sem aprovação parlamentar) de caminhos-de-ferro de interesse local (algo que estava limitado dentro da moldura legal então em vigor determinada pelo decreto de 31-12-1864). A aposta nas ligações internacionais mantinha-se forte, apesar de um dos objectivos do plano ser a animação da circulação interna. Mantinha-se ainda a hierarquização da rede, sendo que as vias de primeira ordem (de interesse geral) seriam construídas em 1,67 m de bitola, podendo, porém, em casos excepcionais usar a bitola reduzida se o terreno assim o ditasse, se a linha não se ligasse a nenhuma outra de via larga e se não fosse internacional. A responsabilidade dos estudos (sem os quais nenhuma linha poderia ser concessionada) era atribuída ao estado. A construção também recairia preferencialmente sobre o estado, mas era possível manter a política até então empreendida: concessões de 99 anos com remições a partir do 15.º ano. A preferência por um ou

¹⁷⁵ PIMENTEL, 1878a. PIMENTEL, 1878b.

¹⁷⁶ DG, 1878, n.º 210: 2260-2266. ALEGRIA, 1990: 287.

outro caminho-de-ferro (bem como as condições técnicas e financeiras de construção) careceria também de uma lei especial, mas em todo o caso, uma proposta que contasse com subsídios dos concelhos atravessados que cobrissem pelo menos 20% da despesa teria preferência em relação a qualquer outra. Na rede de segunda ordem incluíam-se os caminhos-de-ferro afluentes das linhas principais, mas de interesse meramente local, de iniciativa, estudo e responsabilidade das localidades. Seriam construções modestas e económicas em bitola reduzida, excepto em casos de conveniência da via larga. Não careciam de aprovação parlamentar, mas somente de autorização governamental, para evitar delongas na sua execução, tendo em conta a utilidade da construção medida pela intensidade demográfica e capacidade produtiva das regiões que a linha atravessaria. A construção tanto podia ficar a cargo do estado ou de companhias, mas a exploração seria sempre entregue à iniciativa privada (que poderia também usufruir de uma anuidade, além das costumeiras isenções) em concurso organizado pelos municípios interessados. Os prazos de concessão variavam podendo ir até aos 99 (com remição a partir do 15.º ano) ou até 20 anos, consoante a construção tivesse sido feita pela companhia ou pelo estado. Finalmente, por esta proposta as linhas concedidas que não estivessem contempladas no plano ficavam sem efeito e as concessões contempladas teriam de se transformar em companhias formadas em conformidade com a lei. Quanto à rede de terceira ordem, dizia respeito aos americanos. A responsabilidade da sua gestão variava conforme o tipo de estradas sobre as quais assentassem: estado, se assentassem sobre estradas reais, se atravessassem dois ou mais distritos ou se previssem a tracção a vapor; concelhos, em todos os outros casos. As licitações versariam sobre o mínimo de tarifas a cobrar ou o prazo de concessão. Lourenço de Carvalho não avançaria com qualquer rede de terceira classe, limitando-se a enquadrá-la legalmente, ao contrário do que fez para as outras duas malhas, as quais custariam ao estado na sua opinião (desprovida de cálculos) cerca de 50 000 contos, num investimento que naturalmente teria de ser espaçado ao longo do tempo¹⁷⁷. Pertinente ou não, a verdade é que a proposta cairia no esquecimento. O executivo cairia antes de as comissões parlamentares emitirem sobre ela o seu parecer. Os governos sucederam-se, os regeneradores voltaram ao poder, mas a proposta nunca regressaria ao parlamento sob esta ou qualquer outra forma, apesar de um plano geral de rede ser um dos projectos mais defendidos como imprescindíveis à governação.

A par da rede geral, surgiram também propostas para redes provinciais. Em finais de 1878, Correia Pais apresentava a sua ideia para a malha a sul do Tejo na extensão total de 1355 km que desenvolveria a zona entre o Tejo, Crato, Estremoz e Pinhal Novo. A sua rede implicaria o encerramento da linha do leste a partir de Ponte de Sor. Nada que desanimasse o engenheiro que sugeria

¹⁷⁷ DCD, 7-2-1879: 345-353.

inclusivamente que o material da linha fosse usado na construção dos outros caminhos-de-ferro¹⁷⁸. Neste mesmo ano, Sousa Brandão seria incumbido da projecção da rede em via reduzida a norte do Douro. O projecto surgiria em 1880. Perseguiria os objectivos de dotar Trás-os-Montes de vias de comunicação acelerada, alimentar a linha do Douro e ao mesmo tempo ligar a província ao Porto e a Espanha, encurtando a distância entre a Invicta e o país vizinho. Quanto à via reduzida, era uma necessidade num terreno tão acidentado¹⁷⁹. No ano seguinte seria João José Pereira Dias a apresentar a sua proposta para uma rede no Minho, numa tarefa encomendada pela câmara de Esposende. As linhas tinham como propósito servir zonas desprovidas de viação acelerada, aproximando-as do Porto, mas também dar-lhes novas saídas portuárias (Esposende, Vila do Conde), enquanto aumentavam também o tráfego e o rendimento da linha pública do Minho¹⁸⁰.

Apesar de todas estas propostas a nível nacional e local, em 1882 nada havia sido aprovado ainda. Os alvites não passavam disso mesmo e nunca adquiriram a necessária força legal. Naquele ano Filipe de Carvalho propunha a criação de uma comissão para o estudo e adjudicação de caminhos-de-ferro no continente e nas colónias e António Augusto de Aguiar lamentava a inconsequência dos trabalhos da AECF e o “*estranho espectáculo de todos inventarem directrizes de caminhos de ferro menos os engenheiros*”¹⁸¹. No ano seguinte, as comissões de obras públicas e fazenda de ambas as câmaras retomam o assunto no parecer sobre a proposta de lei para a construção das linhas da Beira Baixa, Tua e Viseu. A rede assumia a forma de um diapasão com duas linhas paralelas ao oceano e à fronteira de norte a sul (ligadas entre si por vias-férreas transversais pelos vales dos rios) juntando-se na linha até ao Algarve. Linhas secundárias pelos vales do Lima, Pinhão, Tâmega e Sabor completariam o cenário. Na discussão do projecto, Mariano de Carvalho avança também as suas ideias, dividindo a rede em três classificações segundo a sua importância e condições técnicas, muito embora admitisse que só o estudo isolado de qualquer linha a podia enquadrar em cada uma das redes (tendo em conta as suas condições militares, económicas e o carácter da região a servir). Em todo o caso, os caminhos-de-ferro de primeira ordem seriam em via larga e as de segunda ordem em via estreita¹⁸². Todavia, o parecer das comissões versava apenas sobre as linhas da Beira Baixa, Tua e Viseu. O plano ficava proposto mas não estabelecia nenhum vínculo legal. Por esta altura, a definição de um plano de rede já pouco sentido fazia pois as grandes linhas estavam construídas ou contratadas. O ímpeto de Mariano de Carvalho, quando assumiu funções governativas, limitou-se a completar a rede existente com novas linhas a norte do Mondego, num projecto apresentado à câmara baixa em Junho de 1888, que tinha como objectivo fazer convergir sobre as linhas

¹⁷⁸ PAIS, 1879. Para esta e para as propostas seguintes consultar anexo 16.

¹⁷⁹ AHMOP. JCOPM. Cx 25 (1883), parecer 10305 (8-1-1883). BRANDÃO, 1880. ABREU, 2006: 3. Ver mapas 30-31.

¹⁸⁰ DIAS, 1881. Ver mapas 30-32.

¹⁸¹ DCDPR, 8-7-1882: 1122. DCD, 25-1-1882: 16.

¹⁸² DCD, 12-2-1883 e 17-2-1883: 310-313 e 369. DCDPR, 9-3-1883: 148-150.

do Minho e Douro e sobre o Porto o tráfego de toda a região e servir povoações e regiões ainda desprovidas de vias-férreas.

É certo que em alguns detalhes, o plano de Lourenço de Carvalho (e dos outros engenheiros) foi seguido, podendo-se pôr em equação a hipótese de aquele documento ter tido pelo menos uma força moral. No entanto, muitos aspectos não foram respeitados. Algumas linhas nunca foram construídas e algumas das contratadas posteriormente iam contra o sugerido pelo ministro. Foi o caso da linha do oeste (com término na Figueira/Alfarelos, quando o ministro sugeria Pombal), do ramal de Viseu (entroncamento diferente na linha da Beira Alta), da via-férrea de Cascais (que de ramal da linha de Sintra passou a via autónoma). Os anos passavam e *“as nossas linhas têm sido feitas, por assim dizer, aos retalhos. Temos satisfeito a uma necessidade hoje, e a outra amanhã”*¹⁸³.

Só no final do século (quando Portugal já dispunha de uma rede com mais de 2 000 km) surgiria um novo esforço legal para a fixação da rede (que seria confirmado por vários diplomas nos primeiros anos do século XX), fruto da vontade de Elvino de Brito. O então ministro pretendia complementar as linhas públicas e levar a viação acelerada às regiões que dela não dispunham, mas de forma pensada e planeada, ao contrário do que se fizera até então em que *“a falta de um plano bem definido de viação acelerada tem deixado ao critério do governo, subordinado a circunstâncias políticas de ocasião, a escolha das linhas a construir, quer pelo estado, quer por empresas concessionárias, sem se attender, muitas vezes, aos verdadeiros interesses do paiz”*¹⁸⁴. Para isto nomeou em 1898 e 1899 três comissões para estudar quais os caminhos-de-ferro que deveriam ser construídos a norte do Mondego, a sul do Tejo e entre aqueles dois rios (decretos de 6-10-1898 e 27-9-1899). Estas comissões deveriam delinear uma rede atendendo aos seguintes critérios: ser útil à defesa do país; ligar as redes do estado com outras nacionais ou estrangeiras; colocar algum centro importante em comunicação com o sistema geral de vias-férreas do país; e facilitar as ligações regionais em harmonia com importantes interesses políticos ou administrativos. As comissões deveriam ainda ter em conta as condições topográficas e as necessidades económicas e administrativas das regiões e na rede sugerida indicar a largura de via, as principais condições técnicas, a extensão, o custo provável e a hierarquização de cada uma das linhas, especificando quais podiam ser entregues a companhias e quais as que convinha que ficassem nas mãos do estado. Desenhada a malha, deveria ser esta apresentada aos poderes locais e associações locais ou grupos com autoridade e interesse para opinar (designadamente AECP e CSG). Os conselhos ou pedidos que estas instituições porventura fornecessem seria analisadas e incluídas ou não no plano final que deveria ser ainda submetido ao CSOPM antes de ser decretado pelo governo com força de lei. Qualquer linha que não fosse incluída neste plano não poderia ser construída sem antes ser alvo de um semelhante e minu-

¹⁸³ DDP, 16-3-1886: 261 (Emídio Navarro).

¹⁸⁴ DCD, 27-2-1899: 13.

cioso processo de inquérito administrativo. Elvino de Brito não deixava nada ao acaso e pretendia evitar que a continuação da rede fosse feita sem critério¹⁸⁵.

As comissões para as redes a norte do Douro e sul do Tejo desempenharam o seu papel e apresentaram duas malhas com o principal objectivo de ligar as diversas regiões a Porto e Lisboa, criando ainda dois grandes núcleos ferroviários em Chaves e Évora. As linhas até Espanha eram completamente desvalorizadas, *“haja vista a experiencia das outras ligações internacionaes, cujos resultados não corresponderam ás esperanças que n’ellas se tinha depositado”*¹⁸⁶. Estes pareceres seriam em parte adoptados pela lei de 14-7-1899 que previa a construção a curto prazo de algumas das linhas. O processo, porém, foi emperrado no ministério da guerra que deveria dar a sua opinião sobre as implicações militares das redes propostas, de modo que as redes propostas pelas comissões só seriam aprovadas por decretos entre 1900 e 1905¹⁸⁷. Com 50 anos de atraso em relação ao início da construção, Portugal ficava finalmente dotado de um plano geral com força de lei.

5.4.1.1 | JUSTIFICAÇÕES PARA A AUSÊNCIA DE UM PLANO DE REDE

A ausência de um plano de rede com força de lei explica-se por vários motivos. Em primeiro lugar a deficiente informação fornecida pela cartografia e estatística nacionais impedia a elaboração de um programa com bases científicas. O ideal teria sido encetar um esforço de reconhecimento do país, mas isso demoraria anos, o que chocava contra a urgência que sempre marcou a política de fomento. O reconhecimento territorial foi sendo feito à medida que as obras públicas se iam realizando, não sendo por isso de estranhar que só em meados da década de 1870, quando já estavam assentes perto de 1 000 km de carris e 4 000 de estradas¹⁸⁸, se estabelecesse a grande discussão de fundo sobre a rede. Por outro lado, prevaleceu tendencialmente a ideia segundo a qual um caminho-de-ferro que não significasse um ónus financeiro para o estado era benéfico para o reino independentemente do seu traçado. A linha de Sintra (de Claranges Lucotte) foi aceite por ser gratuita, o mesmo acontecendo com as linhas do Porto a Famalicão, de Guimarães, da Pampilhosa à Figueira, de Cáceres, etc. Não havia plano que resistisse a uma concessão sem custos para o tesouro.

Ademais, sem um plano de rede a acção dos governos ficava muito mais liberta de restrições. Não havendo rede geral, não havia desrespeitos, nem havia contestação parlamentar justificada pela desobediência à lei. Por seu lado, o governo poderia adaptar-se muito melhor às necessidades, à informação do momento, à vontade corrente da iniciativa privada e aos caprichos de Espanha e decidir em conformidade em prol do bem geral, mas também do bem particular. Logo na primeira

¹⁸⁵ PORTUGAL, 1898

¹⁸⁶ PORTUGAL, 1899b: 5. Ver anexo 17 e mapa 30-30m.

¹⁸⁷ FINO, 1883-1903, vol. 3: 559-560.

¹⁸⁸ VALÉRIO, 2001b: 362 e 372.

década da regeneração, encontramos alguns exemplos desta atitude. A linha de Sintra de Claranges Lucotte beneficiava a fábrica de moagens de Eugénio de Almeida, que fora o relator do parecer da comissão de administração pública da câmara dos pares que a aprovaria (e já antes tinha obtido do governo o caminho-de-ferro do sul)¹⁸⁹. Mais a norte, não era previsto que a linha entre o Porto e Lisboa passasse por Aveiro, mas sim o mais pelo interior que fosse possível (como recomendara Watier). No entanto não foi isso que se fez, algo a que não terá sido alheia a pressão de José Estêvão, influente deputado natural daquela localidade, que na altura se afastava dos regeneradores, ameaçando levar consigo muitos jovens afectos àquela agremiação *partidária*¹⁹⁰. O caminho-de-ferro do norte deu assim uma volta “*para o fazer passar por Aveiro, que, como porto de mar, podia muito bem prescindir de caminho de ferro*”, “*deixando a leste a região que estava naturalmente indicada para eixo da linha e ficando, a partir de Coimbra, a sua zona oeste reduzida a uma insignificante faixa*”¹⁹¹. O desvio aumentou a extensão da linha, obrigou a fortes rampas e afastou-a de localidades importantes sem razão técnica aparente, colocando-a também à vista de um ataque por mar¹⁹². Outro bom exemplo deste comportamento é a linha de Sesimbra a Cacilhas com ramal para o Pinhal Novo concedido pelo governo regenerador ao seu correligionário político, Filipe de Carvalho. À altura da adjudicação, a JCOPM considerava-a lesiva dos interesses públicos, mas nem por isso o caminho-de-ferro deixou de ser concedido. Mais a leste, o ramal de Cáceres foi entregue à CRCFP, apesar de não ter condições de linha internacional e de ser um erro do ponto de vista estratégico¹⁹³. No fundo, sem plano de rede aprovado por lei, “*quando apparece[sse] alguma exigencia menos justificada [o governo podia] satisfaze-la, [pois] caminho de ferro, que não dê ao governo muitas influencias, não é para este ministerio nem internacional nem de primeira ordem. Não se faz*”¹⁹⁴ diria de forma exagerada mas com algum acerto o par do reino, Aguiar.

Esta flexibilidade legislativa não era necessariamente algo de censurável. Em Espanha, Gómez Mendoza é de opinião que a existência de planos muito rígidos prejudicou a política espanhola ao não permitir ao governo adaptar-se às necessidades de momento. Por outro lado, apesar do sector estar mais bem enquadrado juridicamente, as decisões de investimento foram também presididas por pressões políticas, sociais, locais e sectoriais¹⁹⁵.

¹⁸⁹ SARDICA, 2005b.

¹⁹⁰ SOUSA & MARQUES, 2004: 229 e ss.

¹⁹¹ PEZERAT, 1867: 11. BOSSA, 1912: 4. Ver também LOUREIRO, vol. 2: 22 e 70. SOUSA, 1924-1925.

¹⁹² AHM. CCDD (3ª secção). [Defesa dos portos e das costas do Reino]. 22 de Abril de 1881. Div 3/01/14/18/16; CDL. Consulta acerca do projecto da linha ferrêa entre a Torre de Belem e Cascaes. 23 de Julho de 1887. Div 3/20/27/11. DL, sessão da câmara dos deputados de 6-2-1866: 396-397. BRANDÃO, 1878a: 152-153.

¹⁹³ BOSSA, 1912. PEREIRA, 2011f.

¹⁹⁴ DCDPR, 8-7-1882: 1122-1123.

¹⁹⁵ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 2: 323. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 41.

Além de um plano geral, podia ser conveniente uma lei geral sobre caminhos-de-ferro. Em 1845, quando se assinou o contrato com a COPP, não havia naturalmente nenhum diploma que baseasse a construção ferroviária. As únicas fontes que legislavam latamente sobre esta matéria eram a *carta constitucional* de 1826 (que, porém, só determinava a necessidade de o parlamento ser ouvido sobre qualquer proposta que envolvesse aumento de despesa ou contracção de empréstimos, nos seus parágrafos 8.º e 11.º do art.º 15.º) e o *código comercial* de 1833¹⁹⁶. O acordo com a COPP era muito omissivo em relação ao negócio ferroviário. Todos os aspectos da construção e exploração ficavam por definir em convenções próprias a assinar posteriormente¹⁹⁷. Meio ano depois, decreto de 18-10-1845 lança as bases para a construção de caminhos-de-ferro em Portugal. Muito embora fosse dirigido na prática à COPP, poderia ser aplicado a qualquer iniciativa que se propusesse construir “*qualquer linha de caminho de ferro*”¹⁹⁸, constituindo por isso a primeira lei de aplicação geral aprovada no país. Porém, definia apenas as regalias de que tais iniciativas poderiam beneficiar (prazo de concessão até 99 anos, entrega dos terrenos e materiais que pertencessem ao estado, isenção de direitos alfandegários sobre a importação do material necessário à construção e exploração ferroviária e isenção de impostos gerais e locais), bem como as contrapartidas (necessidade de os traçados serem aprovados pelo governo, transporte gratuito de correio oficial e a preço reduzido de material e pessoal militar, sujeição à fiscalização governamental, sujeição às leis do reino, possibilidade de remição, obrigatoriedade de constituição de companhias previamente à concessão). Ficavam ainda por concretizar todos os detalhes relativos à vigilância, segurança, uso e conservação da via, a definir em regulamentos ulteriores. Em todo o caso, os conflitos de meados da década de 1840 impediram que as intenções da COPP se tornassem realidade. Em 1853 a responsabilidade de se redigir uma lei geral (onde se previssem o modo de se apresentarem os estudos, as bases gerais da adjudicação de obras públicas a empresas privadas ou de construções a cargo do estado, etc.) foi entregue ao recém-criado CGOPM¹⁹⁹.

Neste ponto, Portugal distanciou-se do que se passou noutros países. Em França, os primeiros diplomas surgiram após as primeiras concessões de linhas e não previam nem apoio do estado, nem limitação do prazo da concessão. Pela lei de 26-4-1833 as concessões passam a ter um prazo de 99 anos, no entanto, o diploma provocou muita desordem e foi abandonado. Dá-se então preferência à realização prévia de estudos financiados pelo estado (lei de 27-6-1833) e dias depois (7-7-1833), nova norma regula as expropriações e estipula que ramais com menos de 20 km não careciam de

¹⁹⁶ CAETANO, 1981. MIRANDA, 1992.

¹⁹⁷ COLP, 1845: 555-559.

¹⁹⁸ COLP, 1845: 753-754 (base 16.ª). Ver também SANTOS, 1934.

¹⁹⁹ BMOP, 1854, n.º 1: 23-26. MACEDO, 2009: 161-162.

aprovação parlamentar. Apesar destes esforços, a construção ferroviária não acelerava e só a lei de 11-6-1842 permitiria a recuperação do atraso em que França se encontrava em relação à Europa²⁰⁰.

Na Bélgica, a lei é prévia à construção por privados. Saía em 1832 e previa que um interessado numa linha só podia fazer estudos desde que autorizado pelo serviço de pontes e calçadas do ministério do interior e seguindo determinados preceitos. Feitos os estudos, eram apreciados pelas câmaras do comércio e por uma comissão de inquérito provincial. Em função do seu parecer, era redigido um caderno de encargos que baseava o concurso ao qual o proponente original era obrigado a concorrer. Os critérios para a escolha do concessionário eram o comprimento da linha e as tarifas a cobrar. Adjudicada a obra, era feito um caderno de encargos definitivo que incluía os direitos e deveres de ambas as partes e o prazo da concessão. Em 1843, sai uma nova lei que impõe uma audiência parlamentar para as concessões. Primeiro, o serviço de pontes e calçadas aferia a exequibilidade e utilidade do pedido; as câmaras de comércio e comissões provinciais podiam também ser ouvidas; o caderno de encargos era enviado a cinco comissões parlamentares diferentes (examinavam o traçado, os aspectos jurídicos sobre expropriações e o impacto sobre as linhas do estado já assentes); e finalmente, a comissão central do parlamento redigia um parecer final que era posto à discussão parlamentar²⁰¹.

Em Espanha, em 1844, surge, pelas mãos de uma comissão composta pelos engenheiros Juan e José Subercase e Calixto Santa Cruz, uma proposta para regular todo o sistema ferroviário (rede, sistema de concessões e exploração, bitola), na sequência da apresentação de um projecto de uma enorme linha de Cádiz a Madrid com possibilidade de prolongamento até Irún. Até esta data muitas concessões tinham sido outorgadas sem qualquer apoio legislativo além do *código do comércio* de 1829, que não estava preparado para caminhos-de-ferro. O chamado *informe Subercase* previa uma forte intervenção estatal combinada com a iniciativa privada (o tesouro espanhol não tinha capacidade para construir e explorar caminhos-de-ferro sozinho), pois só o estado construiria linhas tendo em conta o bem público. Os governos deveriam ter o direito de impor as condições técnicas (declives máximos de 10 mm/m e raios de curva mínimos de 278 m), nacionalizar a linha passados uns anos (mediante o pagamento de uma anuidade até final da concessão) e o poder de baixar as tarifas quando o lucro das companhias atingisse determinado valor. A concorrência devia-se estabelecer somente ao nível dos ramais e dos prolongamentos das linhas principais, mas o monopólio nunca deveria ser permitido. No entanto, o governo, na ânsia do dotar o seu país de caminhos-de-ferro, optou por redigir uma lei (31-12-1844) muito menos restritiva, que abriu porta à especulação, pois

²⁰⁰ CARON, 1997-2005, vol. 1: 667-668. ARMAND, 1963: 30-33.

²⁰¹ HERTEN et al., 2001: 98-101.

as concessões eram adjudicadas sem qualquer exigência de compromisso por parte dos empresários (a seguir à sua publicação, foram concedidos 23 caminhos-de-ferro, mas só quatro se realizaram)²⁰².

Nos anos seguintes, a promiscuidade entre política e ferrovia atingiria proporções de escândalo e os governos verificaram que a lei não servia os interesses gerais e tentaram mudá-la. Em 1848, o ministro do fomento, Bravo Murillo, apresenta uma proposta de lei que procurava pôr fim àquela situação (aumentando o intervencionismo estatal, introduzindo um maior controlo jurídico sobre as adjudicações que deveriam ser objecto de uma lei e abrindo possibilidade para a concessão doutro tipo de apoios estatais, entre os quais a garantia de juro), mas que nem sequer é discutida por encerramento das cortes e porque havia interesses legislativos mais prementes. Em Dezembro de 1849, a oposição propõe uma lei para acelerar a construção das linhas radiais e de ligação a Portugal e França, mas o texto também fica por debater. Sorte igual teve o diploma do ministro Mariano Miguel de Reinoso, que previa a possibilidade de a construção ser feita pelo estado, por empresas privadas (mediante concurso) ou por um sistema misto, com o financiamento a assentar em títulos de caminho-de-ferro emitidos pelo governo. Só em 1850, Seijas Lozano apresenta e aprova a lei da garantia de juro (de 20-2-1850), que completava o lucro da empresa até 6%, prevendo uma divisão do lucro superior a 8%. Além disto, dividia a rede em linhas de interesse público (auxiliadas pelo estado, embora não explicita como) e de interesse particular (somente de iniciativa privada e adjudicadas por lei). Falhava, todavia, no que à regulação geral dizia respeito, pelo que poucas foram as companhias que dela tiraram proveito e Espanha regressou ao período de desordem legislativa dos anos 1840. Em 1853, surge nova tentativa para estudar “*la gravíssima cuestión de los caminos de hierro, una de las más importantes y trascendentales que hoy pudiera agitarse en el Estado*”²⁰³ e regular o sector com uma proposta para dar mais poder ao parlamento e impedir a concessão de linhas por amizade política. A instabilidade, a desconfiança face à promiscuidade entre estadistas e empresários e a falta de consenso político (uns queriam um sistema geral e uma maior intervenção estatal e outros um sistema de aprovação em caso concreto onde a iniciativa privada tivesse o protagonismo) só contribuíram para esse vazio legislativo²⁰⁴.

Portugal, por esta altura, não tinha condições sequer para construir caminhos-de-ferro, pelo que a definição de uma lei geral seria a última das preocupações. Em Espanha, os efeitos da legislação ficaram aquém do desejado, o que explica também o desinteresse legislativo português. Em 1850, a única linha em exploração era a de Barcelona a Mataró (29 km) e até 1855 só se constroem 477 km

²⁰² CASARES ALONSO, 1973: 50-52 e 56-58. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 37. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 42-43. MATEO DEL PERAL, 1978: 40-51. RENFE, 1958: 5-7. WAIS, 1943: 55-60, 70-72 e 181. WAIS, 1974: 49-56.

²⁰³ Apud. WAIS, 1943: 168.

²⁰⁴ CASARES ALONSO, 1973: 73-75 e 80 e 187. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 42-43. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 51-55. TORTELLA CASARES, 1982. WAIS, 1943: 72-80, 151-158 e 167-170. WAIS, 1974: 63-75. MATEO DEL PERAL, 1978: 80-87.

de vias-férreas (oito linhas com menos de 60 km à excepção da via entre Madrid e Albacete de 278 km), o que para um país da grandeza de Espanha era muito pouco²⁰⁵. Havia ainda o exemplo de outros países como Inglaterra ou os Estados Unidos da América, onde a intervenção do estado era mínima e na melhor das hipóteses só incidia sobre as tarifas (lei britânica de 1845)²⁰⁶.

Mas mesmo após o início da construção em Portugal, nem por isso aquela preocupação passou para a ordem do dia. Os primeiros diplomas são contemporâneos das primeiras linhas-férreas, mas contemplavam aspectos específicos. A adjudicação da linha de Lisboa a Santarém foi aprovada no parlamento juntamente com uma alteração à lei das expropriações. Poucos dias antes do começo das obras, saía a portaria (5-9-1853) que regulava somente a fiscalização técnica das mesmas por parte do governo (baseada em parecer do CGOPM de 20-8-1853)²⁰⁷. Uns meses antes da abertura do caminho-de-ferro de Lisboa ao Carregado, o marquês de Loulé (presidente do conselho e ministro das obras públicas) promulgava o regulamento para administração de obras públicas (14-4-1856), que se debruçava sobretudo sobre obras a cargo do estado, remetendo as tarefas realizadas por empresas para legislação própria (art.º 9.º); aprovava ainda o regulamento para a polícia e exploração dos caminhos-de-ferro em Portugal (proposta de lei de 11-7-1856, lei de 4-8-1856 e decreto de 23-10-1856), que já considerava os caminhos-de-ferro como parte da viação pública, concedia-lhes uma zona de protecção face à construção de edifícios civis, garantia-lhes direitos de protecção à circulação e estabelecia a responsabilidade dos ferroviários, concessionários e administradores das companhias²⁰⁸. No entanto, era um texto ainda muito parcelar que não respondia ao frenesim que se tinha instalado em torno da questão do desenvolvimento dos transportes, nem se mostrava capaz de evitar as decepções e erros que se tinham experimentado. Por isso, em Março de 1857 surge uma proposta de lei para legislar sobre a matéria, apresentada por Albino de Figueiredo, que retomava algumas das suas ideias expostas em 1851. Organizava o processo de concessões e adjudicações de qualquer tipo de obra pública. Os estudos seriam realizados pelo estado que depois entregaria as obras sob um conjunto de regras predeterminado. O recurso ao crédito por parte da empresa (através de obrigações) era permitido, dentro de certos limites e também com regras definidas²⁰⁹.

Por esta altura já Espanha tinha aprovado uma lei geral. Em 1854, depois de nova mudança governamental, o ministro do fomento, Francisco de Luján, através de real ordem de 13-8-1854, nomeou uma comissão para reordenar o sector ferroviário e estudar as linhas já concedidas, sendo os resultados apresentados às cortes em Dezembro 1854: as linhas concedidas foram na sua maioria

²⁰⁵ CASARES ALONSO, 1973: 77-79. WAIS, 1943: 50-53. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 35-37 e 73-77. HAWKE & HIGGINS, 1983: 182-184. TORTELLA CASARES, 1982. WAIS, 1943: 89-91.

²⁰⁶ SOUSA, 1940a. SOUSA, 1941c. MONTENEGRO, 1891.

²⁰⁷ BMOP, 1853, n.º 4: 46-47. COLP, 1853: 466-467. AGUILAR, 1945. SANTOS, 1934.

²⁰⁸ COLP, 1856: 282-283 e 444-448. FINO, 1874: 7.

²⁰⁹ DCD, 18-3-1857: 157-167.

legalizadas e integradas na lei que seria aprovada a 3-6-1855 e regulada por decretos de 15-2-1856 (resgate) e 24-3-1856 (autorizações para estudos) e leis de 11-7-1856 e 11-7-1860 (regime jurídico das concessionárias). Reconhecia todos os erros dos textos anteriores (incentivo à corrupção; concessão de linhas sem justificação, projectos ou estudos do terreno; permissividade face às ilusões potenciadas pelos especuladores, etc.) e tomava medidas para os evitar: considerava o caminho-de-ferro um serviço público; dava maiores competências ao parlamento em matéria de política ferroviária (as linhas teriam de ser concedidas por lei e em concurso e não por decreto governamental, esperando-se que desta forma o interesse geral se sobrepusesse aos interesses particulares); concedia maiores poderes ao estado na elaboração ou aprovação de estudos, mas relegava o seu papel na construção directa para segundo plano; estipulava os critérios técnicos e administrativos gerais para a construção da rede (depósito, prazo para início e fim das obras, caducidade da concessão por interrupção do serviço, obras para duas vias se bem que só se assentasse uma); sujeitava a isenção alfandegária à apresentação de uma lista detalhada do material necessário (dados que depois de verificados seriam incluídos na lei de concessão); previa a remição pelo governo (mediante anuidade até fim da concessão equivalente à media dos cinco rendimentos anuais anteriores); determinava a concessão de auxílios directos (ser o estado a realizar determinadas obras – o que aconteceu em alguns lanços da linha de Madrid a Irún –, entregar às empresas parte do capital investido, garantir-lhes um mínimo de juro) e indirectos (doação de terrenos e materiais de domínio público, recepção de direitos de portagem e transporte, isenção durante a construção e dez anos após o seu fim de taxas alfandegárias e impostos sobre expropriações); dava garantias ao investimento através de concessões de 99 anos, de protecção em caso de guerra ou nacionalizações (em Portugal aconteceu o mesmo: quase todos os contratos previam o ressarcimento do investimento em caso de guerra, o que em países vezeiros em conflitos sociais era um alívio para os investidores) e de garantia do produto das tarifas em caso de redução coerciva; e obrigava à formação de sociedades anónimas, o que abria bem mais as portas dos mercados financeiros. Ao mesmo tempo, fomentava a criação de bancos que financiariam a actividade ferroviária. Graças a esta lei e a um contexto político e económico favorável, em Espanha “*el decenio 1856-1865 fue particularmente febril en cuanto a su construcción*”²¹⁰, com mais de 4 500 km de via assentes, estabelecendo-se as linhas principais numa rede radial desde Madrid a França e às províncias costeiras²¹¹.

Em Portugal, por esta época, só se assistiria à aprovação na câmara baixa da lei que impunha o imposto de trânsito às linhas contratadas e a contratar. Contudo, os pares não seriam ouvidos quanto

²¹⁰ MORAL RUIZ, 1979: 105.

²¹¹ CARR, 1999. CASARES ALONSO, 1973: 90, 92-96, 116, 183 e 187-188. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol.1: 56-64. DAUMAS, 1983: 20. GÓMEZ MENDOZA, 1982: 27-32. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 43-45, 54 e 57. GÓMEZ MENDOZA, 1991: 110. TORTELLA CASARES, 1982. WAIS, 1943: 170-173 e 179-184. WAIS, 1974: 77-81 e 85-89 e 133 e 169-171. MATEO DEL PERAL, 1978: 99-113.

a este assunto e a lei só seria aprovada em Junho de 1863, mas só em 5-4-1865 seria publicado o decreto que regulamentava a cobrança. Mais tarde, como vimos, a CRCFP seria isenta desta taxa por um período de 36 anos, benesse que seria incorporada no novo regulamento sobre este imposto publicado em 20-9-1888²¹². Anos antes, no início da construção das linhas de norte, leste e sueste, é aprovado novo regulamento (decreto de 5-12-1860), que estabelecia as responsabilidades e organização dos fiscais do governo junto das companhias, encarregados da supervisão da construção, exploração (incluindo fiscalização comercial e administrativa, nomeadamente aplicação das tarifas aprovadas) e manutenção das linhas²¹³. Em termos legislativos, o estado andava a reboque das circunstâncias e actuava com base nas necessidades de momento. Os regulamentos que se aprovavam respeitavam apenas a aspectos parcelares do negócio ferroviário, não servindo pois como lei geral.

Só em 1864, quando a rede férrea já contava com algumas centenas de quilómetros a norte e sul do Tejo, surge finalmente uma lei geral sobre caminhos-de-ferro, elaborada por uma equipa formada por Belchior Garcês, Cardoso Avelino, Nunes de Aguiar, Gromicho Couceiro, Canto e Castro, Plácido Abreu, Calheiros e Meneses, Joaquim Júlio Pereira de Carvalho e Faustino de Mena Aparício. Foi decretada por diploma de 31-12-1864 com autorização concedida pela lei de 25-6-1864 ao governo histórico do duque de Loulé, com João Crisóstomo nas obras públicas, numa ânsia legislativa que se pretendia estender a todos as vias de comunicação (estradas, rios, canais, valas, portos de mar, caminhos-de-ferro e telégrafos)²¹⁴. Este diploma, inspirado na legislação francesa de 15-7-1845, marcaria a política ferroviária nacional nas décadas seguintes pois só seria fundamentalmente alterado em 1927, ano em que era considerado “*o código fundamental da nossa legislação ferroviária*” e juntamente com o regulamento de 1868 “*leis basilares do regimen administrativo dos nossos caminhos de ferro*”²¹⁵.

Não se debruçaria apenas sobre a fiscalização da construção e exploração, mas abarcaria também aspectos ligados à concessão e aos direitos e obrigações de estado e companhias. Começava por decretar muito explicitamente que todos os caminhos-de-ferro e instalações fixas faziam parte do domínio público, pelo que em caso algum o material destinado à construção e exploração das linhas poderia ser penhorado, arrestado ou embargado. Os governos podiam apenas ceder temporariamente o domínio das linhas-férreas a entidades privadas que o exerceriam em substituição do estado e em seu proveito próprio, tendo forçosamente de obedecer a determinadas obrigações e beneficiando de certos direitos.

²¹² COLP, 1865: 107; 1888: 384-386.

²¹³ COLP, 1860: 833-836. SANTOS, 1934.

²¹⁴ BMOP, 1865, n.º 2: 164-172. COLP, 1864: 319. AGUILAR, 1945. SANTOS, 1934.

²¹⁵ ALMEIDA & CAMBEZES, 19--: 36 (decreto 14330 de 25-8-1927, rectificado a 20-10-1927). SOUSA, 1915c: 353. Ver também ARMAND, 1963: 30-33. CARON, 1997-2005, vol. 1: 95-96. MELO, 1939. SANTOS, 1934. SOUSA, 1918.

Por se tratar de um bem de domínio público, a sua concessão teria de ser autorizada pelo parlamento sob a forma de lei. Não era obrigatório o recurso ao concurso. O governo podia negociar directamente com uma empresa, mas tal acordo seria provisório até que o parlamento o sancionasse. A carta de lei de 15-7-1857 procurou limitar este direito do governo, obrigando-o a colocar em hasta pública “*todas as obras do estado de qualquer natureza que sejam*”. Porém, logo a seguir estipulava uma excepção para aquelas tarefas que exigissem um impreciso *talento especial*²¹⁶. A lei da contabilidade pública de 1881 revogaria explicitamente esta prescrição e tornaria compulsiva a abertura de concurso para contratos apresentados às cortes²¹⁷. Esta obrigatoriedade surgiu na sequência da concessão por adjudicação directa da linha de Lisboa a Sintra, Torres e Figueira à CRCFP e a Henri Burnay. Porém, a medida não pôs completamente fim às concessões sem concurso. É verdade que as grandes linhas-férreas (Beira Baixa) e algumas vias de curta extensão (Tua, Viseu) passaram a ser atribuídas desta forma, no entanto, mantiveram-se as adjudicações directas nos casos dos caminhos-de-ferro entre Coimbra e Arganil, entre Santarém e Vendas Novas e do litoral do Algarve. A explicação para este facto encontra-se na própria letra da lei: o diploma só se referia a contratos a apresentar ao parlamento. Bastava não ter de passar pelo parlamento para que qualquer contrato não carecesse de adjudicação em hasta pública.

No entanto, era possível ao governo adjudicar linhas sem ouvir o parlamento, pois o diploma de 31-12-1864 criava uma moldura legal especial para conceder por decreto ramais das linhas contratadas (às respectivas concessionárias) e linhas de extensão inferior ou igual a 20 km, que tivessem por fim ligar minas ou estabelecimentos industriais com algum rio navegável, porto de mar ou caminho-de-ferro. Em ambos estes casos, seria também condição obrigatória não incorrer o erário público em qualquer encargo financeiro (art.º 2.º). Porém, não definia exactamente o que era um ramal, o que justificou a tomada de algumas decisões polémicas. Dava até a entender que para uma linha ser ramal bastava entroncar na linha principal. Daí que tenha surgido o *ramal* de Cáceres com 80 km de extensão. Daí que Martens Ferrão, enquanto procurador da coroa, tenha considerado a linha do oeste um ramal da linha do leste, o que à luz deste decreto não era desproporcionado²¹⁸. A questão só seria esclarecida em 1879 quando à JCOPM é pedido que defina ramal, numa altura em que se discutia a concessão por decreto da linha da Pampilhosa à Figueira à CCFBA, concessão contra a qual protestava a CRCFP, como vimos. A definição da JCOPM não seria inteiramente objectiva. Para aquele corpo, um ramal seria uma linha-férrea secundária, de limitada extensão e condições técnicas menos rigorosas, destinada a alimentar o movimento de linhas principais e a servir principalmente uma determinada zona, centro de produção ou de consumo ou um estabeleci-

²¹⁶ COLP, 1857: 275. FINO, 1874: 15.

²¹⁷ COLP, 1881: 117

²¹⁸ FINO, 1883-1903, vol. 1: 400-401.

mento industrial. Faltava agora determinar o que era *limitada extensão* e o que eram *condições técnicas menos rigorosas*. A linha em questão media 50 km e as suas condições técnicas eram iguais às do caminho-de-ferro da Beira Alta, o que para a JCOPM já ultrapassava os conceitos de limitada extensão e condições menos rigorosas, pois achava que essa via deveria ser entregue à CCFBA. Por outro lado, tinha elementos para uma existência própria. Tudo isto constituía um conjunto de critérios muito subjectivo que poderia ser usado contra ou a favor de uma qualquer decisão, consoante as circunstâncias. De qualquer modo, a palavra da JCOPM não tinha valor legal vinculativo, valendo somente como conselho.

Quanto às linhas *independentes* propriamente ditas, o decreto de 31-12-1864 estipulava que só as que apresentassem uma extensão inferior a 20 km e não representassem um encargo para o estado poderiam ser concedidas por decreto. No entanto, muitos caminhos-de-ferro com mais de 20 km foram concedidos desta forma, violando o preceituado por lei. As linhas do Porto à Póvoa, de Guimarães, do vale do Lima, de Cacilhas a Sesimbra foram alguns casos. Apesar de ilegais, as concessões efectivaram-se e algumas delas transformaram-se em caminhos-de-ferro reais. Por outro lado, não fixavam prazo de concessão nem possibilidade de remição por parte do estado, presumindo-se que a concessão fosse perpétua (como acontecia em Inglaterra ou nos Estados Unidos da América, onde caminhos-de-ferro eram considerados propriedade privada e instrumentos de uma indústria particular), o que invalidava ou pelo menos diminuía o carácter de bem de domínio público temporariamente cedido a terceiros que o decreto de 31-12-1864 atribuía às linhas-férreas. Em 1926, Fernando de Sousa reiterava que não se podia falar em concessões perpétuas, porque o domínio público da via estava assegurado pelo velho decreto²¹⁹. Porém, é indesmentível que sem prazo para o fim da concessão e sem possibilidade de remição, a linha poderia ficar eternamente nas mãos da companhia que a operava, que só teria de obedecer aos regulamentos que o governo entretanto decretasse. Teoricamente a linha era do estado. Na prática, pertencia aos accionistas. O regresso ao domínio público efectivo só poderia ser feito mediante uma negociação e uma indemnização à companhia. A única possibilidade de sustentação da teoria de Fernando de Sousa seria a eventualidade de o decreto de 18-10-1845 ainda estar em vigor (e de facto só os contratos que respeitavam unicamente à COPP foram efectivamente revogados). Neste caso, o governo estava impedido de conceder linhas por mais de 99 anos. Se algum decreto não fixasse com clareza o prazo de concessão, presumia-se que a duração fosse aquela. No entanto, o diploma de 18-10-1845 também permitia ao executivo conceder isenções alfandegárias e nem por isso estas deixaram de passar pelo crivo parlamentar antes de entrarem em vigor.

²¹⁹ SOUSA, 1926b.

No parlamento, estas adjudicações nunca foram colocadas em causa, e só foram evocadas como arma de arremesso contra o governo regenerador quando da outorga da linha de Cacilhas a Sesimbra a Filipe de Carvalho. De resto contariam sempre com o silêncio dos tribunos. Seria, de qualquer modo, temerário tentar impugnar a construção de um caminho-de-ferro. Aquelas e outras linhas foram sendo concedidas e construídas, o que nos remete novamente para a ausência de um plano de rede com força de lei. De nada valeria aprová-lo porque já se tinha visto que provavelmente teria o mesmo poder do decreto em análise.

Além disto, o decreto de 31-12-1864 contemplava outros aspectos ligados à ferrovia, além da fiscalização da construção e exploração. A fiscalização tributária das empresas, a segurança de passageiros e ferroviários, os direitos e deveres dos concessionários face ao estado, aos clientes e aos proprietários dos terrenos confinantes ao caminho-de-ferro (julgados para todos os efeitos à luz das leis portuguesas, independentemente da nacionalidade dos sócios e accionistas das companhias), os direitos e deveres de clientes e vizinhos das linhas (que deveriam ter uma zona de protecção face a novas construções) e os foros de cada tipo de infracção ficavam determinados, se bem que penderes de regulamentação posterior. O primeiro regulamento seria publicado em 11-4-1868 (sendo uma adaptação quase literal da *ordonnance* francesa de 15-11-1846²²⁰) e debruçava-se sobre a fiscalização da exploração e manutenção, segurança e direitos dos passageiros, procedimentos em caso de acidentes, salubridade e segurança públicas e polícia geral das linhas-férreas (ao nível das estações, via, material circulante, composição dos comboios, transporte de mercadorias e passageiros)²²¹. Já o regulamento sobre a fiscalização da construção de caminhos-de-ferro só sairia em 15-3-1888, numa altura em que a propósito da construção da linha da Beira Baixa se originavam discórdias entre governo e CRCFP (até esta data continuava em vigor o regulamento de 5-12-1860 e as leis e decretos que regiam cada um dos contratos assinados). Determinava a organização e responsabilidade dos fiscais do governo encarregados da supervisão da construção ferroviária (que deviam zelar para que a obra não ficassem em piores condições que o contratado) e relação com as propriedades confinantes; e bem assim as condições em que as companhias deviam apresentar as suas propostas de alteração em relação aos projectos aprovados pelo governo e os seus direitos e deveres durante a construção (sobretudo em termos de isenções alfandegárias e para com o seu pessoal) e exploração²²². Três anos depois, novo decreto (21-2-1891) e portaria (31-3-1891) alteravam a organização da hierarquia e organização fiscal sobre as companhias privadas, que vigorava já desde 1868²²³.

²²⁰ SOUSA, 1915c. SOUSA, 1918.

²²¹ COLP, 1868: 125-132. AGUILAR, 1945.

²²² COLP, 1888: 106-109. EÇA et al., 1888. AGUILAR, 1945. SOUSA, 1918.

²²³ FINO, 1883-1903, vol. 3: 71-103. AGUILAR, 1945a. BARATA, 1945. SANTOS, 1934. SOUSA, 1926b. Além destes, outros diplomas (arrolados por estes autores) regulavam a organização da própria fiscalização (composição, instruções, vencimentos das direcções fiscais...).

Para lá de todos estes diplomas, duas outras leis particulares que concessionavam vias-férreas foram importantes por servirem de modelo às restantes: o contrato com Salamanca inspirou todos os outros que concediam linhas de via larga com apoios públicos; o assinado com Gattai serviu de exemplo aos decretos concessionando linhas de via reduzida (e também o ramal de Cáceres).

Em Espanha, a lei geral seria alvo de uma tentativa de mudança no período conturbado da segunda metade da década de 1860 quando os apoios públicos eram vistos como foco de graves danos e imoralidades. Os diplomas de 14-11-1868 e de 9-7-1869 negam qualquer apoio estatal (além da garantia de liberdade e de respeito pelo direito comum) ao caminho-de-ferro que seria uma actividade industrial como outra qualquer. As concessões seriam perpétuas e os concessionários teriam liberdade total em termos de exploração (incluindo até o valor da bitola). A intervenção pública limitava-se à fiscalização do cumprimento dos compromissos assumidos pelas companhias. Em 16-7-1872 eram inclusive abolidas as isenções alfandegárias. Espanha procurava aplicar o modelo anglo-saxónico, onde a intervenção pública no sector era mínima (o governo limitava-se a fazer concessões, a zelar pela segurança pública e por princípios gerais de interesse público e a fixar tarifas máximas) e só crescia em períodos específicos (à medida que as concessões se multiplicavam, a rede crescia, as falências e as fusões se sucediam dando origem a grandes companhias e diminuindo a concorrência). Nessas alturas, a fiscalização pública também se intensificava, embora apenas se debruçasse sobre alguns pequenos mas importantes aspectos da exploração como as tarifas (1858), as relações das companhias entre si e com o público (1873 e 1888)²²⁴. No entanto, em Espanha (tal como em Portugal), as companhias visadas tinha por detrás de si influentes investidores que impediram a aplicação daquelas leis e deste modelo e obrigaram a concessão de novos auxílios. Em meados da década de 1870, voltava-se à *normalidade* legislativa. As leis de 13-4-1877 e 23-11-1877 confirmavam e completavam o espírito do diploma de 1855, com várias formas de o estado auxiliar o sector, quer construindo, quer contribuindo para parte das despesas, quer isentando os materiais de impostos alfandegários²²⁵.

Voltando a Portugal, no final do século à estrutura jurídica geral sobre caminhos-de-ferro seriam ainda adicionados dois novos diplomas, o decreto de 6-10-1898 e a lei de 14-7-1899. Não alteravam o que já estava convencionado (mantinha-se a obrigatoriedade de ouvir o parlamento antes de se concederem caminhos-de-ferro com mais de 20 km), mas ordenavam a fixação com força de lei de uma rede de vias-férreas a construir, estipulando que nenhum caminho-de-ferro que não fosse incluído nesta malha pudesse ser construído sem um prévio inquérito administrativo de utilidade pública. Em termos administrativos criavam ainda uma nova instituição denominada *cami-*

²²⁴ HAWKE & HIGGINS, 1983: 182-184. SOUSA, 1915b. SOUSA, 1940a. SOUSA, 1941c. MONTENEGRO, 1891.

²²⁵ CASARES ALONSO, 1973: 154-156, 189-190 e 193-194. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 240 e ss. VIDAL I RAICH, 1999: 36. WAIS, 1974: 135-137.

nhos-de-ferro do estado, numa tentativa de descentralizar e desburocratizar a gestão das linhas operadas pelo governo, e um *fundo especial* destinado a angariar o capital necessário para ampliar e melhorar as ferrovias existentes. Tal como aconteceu com o decreto de 31-12-1864, regulamentos posteriores seriam aprovados para aplicar com mais precisão o que a lei estipulava em geral²²⁶.

5.4.3 | INTERNACIONALIZAÇÃO DA REDE E SUA CENTRALIZAÇÃO EM PORTO E LISBOA

A ausência de um plano geral não determinou uma construção ao acaso, nem significou a ausência de princípios orientadores, destacando-se nestes a necessidade de internacionalizar a rede e de a centralizar em Lisboa e depois no Porto. Os dois factores estavam correlacionados dada a posição geográfica de Portugal e considerando que as ligações internacionais tinham como propósito trazer o tráfego europeu para o porto de Lisboa. Por outro lado, ao perseguir-se este objectivo conseguia-se também levar o caminho-de-ferro ao interior e desenvolver a província²²⁷. O litoral estava mais ou menos bem servido por mar desde o Algarve ao Minho, muito embora muitas das barras nacionais deixassem muito a desejar²²⁸. A estratégia não era original. A Bélgica tinha concedido à sua rede inicial uma vocação claramente internacional de modo a potenciar as qualidades da sua posição geográfica e do seu porto de Antuérpia e manter um fluxo comercial que justificasse a sua recém-adquirida independência. Ao mesmo tempo, fomentava o tráfego interno²²⁹.

Como vimos, este havia sido o princípio norteador da política ferroviária cabralista, que incumbira a COPP de levar os carris de Lisboa a Espanha (note-se que nem sequer se fixava qual o ponto fronteiriço a que o caminho-de-ferro se deveria dirigir, que ficava dependente de novos estudos). A regeneração continuou a perseguir este fito. A comissão Hislop dava preferência à linha internacional (prevendo-lhe três directrizes possíveis). É verdade que também falava da linha entre Porto e Lisboa, mas via-a como a base dos caminhos-de-ferro internacionais²³⁰.

Fora da esfera política, este projecto parecia agradar aos que se debruçavam sobre a questão ferroviária em Portugal. Em 1857 Vilhena Barbosa acreditava que “*quando estiver aberta à circulação a via férrea que, passando por Madrid, nos há-de ligar a toda a Europa (...); quando a nossa linha do Sul e sueste, que não tarda a chegar às margens do Guadiana, se estender até Sevilha, unindo-nos depois com todas as cidades de Espanha, da França e da Itália (...), quando, finalmen-*

²²⁶ COLP, 1898: 709-712; 1899: 163-165. FINO, 1883-1903, vol. 3: 526 e ss., 562 e ss., 575 e ss., 582 e ss. e 610 e ss. SANTOS, 1934.

²²⁷ DU PRÉ, 1905. RAMOS, 1996.

²²⁸ PINHEIRO, 2002: 1.

²²⁹ HERTEN et al., 2001: 38, 50 e ss., 68, 82 e 304. LAFFUT, 1983: 203.

²³⁰ SANTOS, 1884. [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop].

*te, este porto [Lisboa] for dotado com boas docas (...), o grande depósito das docas de Londres há-de repartir com as de Lisboa uma parte das suas riquezas”*²³¹.

No entanto, este desejo não era suportado por nenhum dado que indiciasse um grande movimento terrestre de mercadorias entre Portugal e Espanha (o comércio entre os dois países fazia-se sobretudo por mar), nem ia de encontro aos principais vectores de tráfego a nível nacional, que, em 1854, se estabeleciam entre o Porto, o Minho e o Douro. Por outro lado, a única rota com algum volume entre Portugal e Espanha era a que cruzava todo o Alto Alentejo desde Badajoz até ao Montijo, mas nem por isso esta foi a directriz seguida pelo caminho-de-ferro. O governo, para incluir a capital na linha-férrea que pretendia abrir, optou por a assentar sempre pela margem direita do Tejo até às proximidades de Abrantes (servindo uma linha de movimento preexistente), mas em vez de a fazer prosseguir pela Beira Baixa até Castelo Branco (seguindo aquela rota comercial), forçou-a a cruzar o Tejo em direcção a Elvas (uma decisão, que, como já vimos e como veremos a seguir, foi também determinada por factores alheios à vontade nacional)²³². A rota do Alto Alentejo acabaria ainda por ser servida parcialmente (com o caminho-de-ferro do Barreiro a Vendas Novas), mas isto não se ficou a dever a uma decisão positiva do governo em servir esse movimento interno, mas sim ao aparecimento de investidores interessados nesta via-férrea em particular e que exigiam do estado um apoio relativamente diminuto (7,9 contos/km). Uma vez que se entendia que uma estrada de ferro, *per se*, já era uma alavanca de desenvolvimento, o governo optou por a adjudicar.

Com as linhas internacionais esperava-se criar movimentos de tráfego mais do que servir rotas preexistentes. Como indicavam as estatísticas alfandegárias, sabia-se que havia um movimento apreciável entre Portugal e o estrangeiro, ao passo que internamente esses fluxos eram praticamente desconhecidos. Com o caminho-de-ferro pretendia-se fazer com que aquele movimento passasse também a ser feito por terra, procurando a vantagem de diminuir o tempo e a distância entre a Europa e a América (ao mesmo tempo que se desbloqueavam as riquezas naturais das regiões por onde a estrada de ferro passasse). Eram poucos os que, como Albino de Figueiredo, achavam que a linha-férrea entre Lisboa e Porto (e não a via transibérica) seria a principal artéria de comunicação do país²³³. Pelo contrário acreditava-se inclusivamente que a linha do leste seria muito mais lucrativa que a do norte. Em 1853 Lobo de Ávila opinava que naquela se podiam aplicar condições técnicas mais modestas que na via internacional. O CGOPM concordava, sugerindo que só nos caminhos-de-ferro exclusivamente internos se fosse menos exigente nas condições de tracção²³⁴. Em 1861 outro engenheiro, Belchior Garcês, não acreditava “*que haja um só caminho de ferro n’este paiz que não deva ir à fronteira; nem concebo, nem imagino nenhum caminho de ferro em Portugal*

²³¹ Apud ABRAGÃO, 1956b: 87-88.

²³² ALEGRIA, 1990: 63. Ver mapa 27-37.

²³³ ALMEIDA, 1851.

²³⁴ BMOP, 1864, n.º 6: 794-802. ÁVILA, 1853.

que fique só em Portugal, porque um tal caminho de ferro seria uma coisa inutil, uma empresa detestavel e insustentavel que mais tarde ou mais cedo havia de ser abandonada”²³⁵. Mesmo para os partidários das *economias* ou de uma política menos ambiciosa, as linhas internacionais deveriam ter prevalência²³⁶. Por fim, o próprio D. Pedro V duvidava da capacidade das linhas nacionais em gerarem um alto rendimento²³⁷.

O argumento da internacionalização era de tal modo forte que servia até para justificar algumas vias-férreas. Foi o que fez o vianense Pereira da Cunha, enaltecendo a linha do Minho por conceder uma saída fronteiriça ao caminho-de-ferro do norte²³⁸. O mesmo havia feito anos antes o barão de Massarelos, presidente da ACP, para convencer o governo da utilidade daquela via (ligava Lisboa a França, passando pelo Porto), em virtude das propostas entretanto surgidas.²³⁹ Igual lógica se aplicou à linha do Douro, que era inicialmente vista como de interesse secundário por não se ligar a Espanha (apesar de servir a zona produtora de vinho do Porto), mas que passou a ter interesse fulcral quando se provou que podia ser prolongada até ao país vizinho. Pelo contrário, as vias-férreas exclusivamente nacionais eram censuradas precisamente por esse facto. Na discussão da proposta para a adjudicação da linha do sul, o par conde da Taipa mostra-se contrário por se tratar de um corredor inteiramente interno²⁴⁰.

Sendo praticamente consensual a ideia de que era necessário construir linhas em direcção a Espanha, restava saber qual a direcção a seguir. Na década de 1840, como vimos, Du Pré tinha sugerido um traçado pelo Tejo até Vila Nova da Barquinha, onde cruzava o rio e se dirigia a Badajoz (a directriz pelo Alto Alentejo fora suprimida por não se ligar a Lisboa). Anos depois, Hislop propôs a mesma ideia. Contudo, a opção Badajoz não era a única. Nos anos 1840, Bacon alvitrra uma ligação pelo vale do Tejo, provavelmente numa tentativa de especular com a concessão e não de a executar. Na década seguinte, o engenheiro Pereira de Sousa lança a ideia de uma linha pela Beira Alta, sendo acompanhado por Albino de Figueiredo, Sousa Brandão, Gromicho Couceiro e Nunes de Aguiar, e pela comissão Hislop (que também idealiza uma linha internacional por Bragança passando pelo Porto). No entanto, as previstas dificuldades e custos de construção na Beira, a ligação directa a Madrid permitida pela linha de Elvas, a existência de pelo menos um estudo sobre este caminho-de-ferro, a percepcionada maior riqueza da zona atravessada, a ausência de interessados na linha pela Beira e a preferência de Espanha por este ponto de entroncamento fronteiriço leva-

²³⁵ DL, sessão da câmara dos deputados de 14-8-1861: 2284.

²³⁶ DL, sessão da câmara dos pares de 23-2-1863, 24-2-1863 e 25-2-1863: 660, 699-701 e 751-753 (visconde de Fonte Arcada e Rebelo da Silva).

²³⁷ D. PEDRO V, 1903.

²³⁸ DL, sessão da câmara dos deputados de 9-3-1864: 734-736.

²³⁹ MASSARELOS, 1857.

²⁴⁰ DL, sessão da câmara dos deputados de 8-3-1864 e 10-5-1864: 718 e 1488-1489 (Gomes de Castro e Magalhães Aguiar). DG, sessão da câmara dos pares de 3-8-1854 e 11-4-1855: 1092 e 455.

riam à escolha por Badajoz²⁴¹. Os engenheiros portugueses ainda tentaram impor uma ligação pelo vale do Tejo, mas a falta de vontade política de Espanha impediu a realização dessa solução²⁴². Badajoz seria a escolha e foi nesse sentido que Rumball estudou a linha para lá de Santarém. Após o fracasso da CCP, Watier ressuscitava a directriz pelo vale do Tejo, mas, reconhecendo que acarretava uma grande dificuldade e desinteresse por parte dos vizinhos espanhóis, acabava por ratificar a directriz por Badajoz²⁴³.

Após a queda do governo em 1856, a nova equipa ministerial ficou com a responsabilidade de dar novo andamento à ligação internacional, mas preferiu antes munir-se de mais estudos (e mais tempo para negociar com Espanha) para a construir e entretanto, contratou a linha do norte que, de qualquer maneira, partilharia parte do seu leito com o caminho-de-ferro até ao país vizinho. Em 1857 Nunes de Aguiar analisava as ligações pelas duas margens do Tejo, preferindo a esquerda em direcção a Badajoz, por permitir a construção de uma ferrovia em melhores condições de tracção. Isto, porém, colocava Madrid mais longe de Lisboa do que de Cádiz (o que anulava as vantagens que se pretendiam retirar da linha internacional), excepto se se alterasse a directriz das linhas *em* Espanha. Já Conrado Chelmicki, em 1858, preferia uma linha pelo vale do Mondego entre Coimbra e Almeida, que tinha o inconveniente de não ligar Lisboa directamente a Madrid²⁴⁴. Esta última solução chamou a atenção do governo que por portaria de 9-4-1859 encarrega Sousa Brandão de a estudar e de sugerir alternativas no caso de a sua construção oferecer grandes dificuldades²⁴⁵. O engenheiro avançaria com um caminho-de-ferro entre Miranda do Corvo e Almeida, pois a linha pela margem direita do Mondego seria de uma dificuldade excessiva. Opinião contrária tinha Gro-micho Couceiro (Setembro de 1859) que fixava uma directriz desde Mealhada, por Mangualde, Trancoso e Vilar Formoso. As divergências eram sobre o traçado e não propriamente em relação à linha em si. Sá da Bandeira considerava-a a forma mais rápida de ligar Lisboa a França e também a Madrid. O visconde da Luz, director-geral de obras públicas, entendia que tanto esta como a linha do leste eram úteis (a primeira para o transporte de passageiros, a segunda para o de mercadorias). Na câmara baixa, Lobo de Ávila, António de Serpa ou Belchior Garcês mostravam-se também favoráveis à linha da Beira Alta²⁴⁶.

Tudo estava então dependente da vontade de Espanha e, antes disso, do aparecimento de interessados na sua construção (pois não se acreditava que o estado tivesse capacidade para empreender

²⁴¹ AHMOP. COPM. Liv. 1 (1853): 291-301. SANTOS, 1884. [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]. AECP, 1873. ALMEIDA, 1851: 21-23.

²⁴² GUERRA, 1855b. GAMA, 1956-1957. GOMES, 1935. WAIS, 1974: 144-147 e 200-205.

²⁴³ PEREIRA, 2011d. Ver mapas 30-01, 30-02, 30-04 e 30-05.

²⁴⁴ AGUIAR, 1859. CHELMICKI, 1860.

²⁴⁵ COLP, 1859: 99

²⁴⁶ AHM. APSB. Vias ferreas projectadas entre Lisboa e Valladolid, e Lisboa e Madrid, e de Valladolid à fronteira de França. Div 3/18/9/16/16. DG, sessão da câmara dos pares de 26-3-1859: 564-565. BRANDÃO, 1860. COUCEIRO, 1860. VIEIRA, 1875. PEREIRA, 2008: 127 e 130. PEREIRA, 2011d. Ver mapas 30-16, 30-17 e 30-20.

tal tarefa) e a verdade é que as propostas teimavam em não aparecer, pois a situação económico-financeira da Europa não era favorável a este tipo de investimentos. Entretanto, o único caminho-de-ferro que ia avançando na direcção da fronteira era o do sul. Os seus concessionários procuram aproveitar-se desse estatuto para inflacionar o subsídio de um futuro prolongamento em direcção a Espanha e em 1858, quando se discutiu o prolongamento do caminho-de-ferro para Évora e Beja, os pares recomendaram que a subvenção não fosse limitada a 12 contos, de modo a possibilitar aos concessionários construírem a sua linha em melhores condições²⁴⁷. No entanto, não se encontrando ligada directamente a Lisboa, nem possuindo condições de via internacional, dificilmente esta ferrovia se poderia assumir como opção viável, embora reunisse apoios do lado de Espanha²⁴⁸. Já entre os engenheiros portugueses não havia consenso, o que era motivado também por factores políticos. Os históricos Belchior Garcês e Albino de Figueiredo admitiam a hipótese, mas o regenerador Lobo de Ávila era contra: a linha não era a ligação mais directa entre Lisboa e a Europa e não possuía as condições técnicas exigíveis a uma via internacional²⁴⁹.

Tudo estava nebuloso até que apareceu a proposta de José de Salamanca para construir o caminho-de-ferro até Elvas (solução que também agradava a Espanha e à companhia espanhola *MZA*), após o que todas as dúvidas e hesitações se dissiparam. O espanhol iniciou a sua obra, mas ainda a linha do leste estava em construção e já Belchior Garcês, Sá Nogueira e outros deputados lamentavam a sua escolha em prejuízo do caminho-de-ferro da Beira Alta²⁵⁰. O CGOP e a comissão de obras públicas da câmara baixa também preferiam este caminho-de-ferro, no entanto a sua escolha fora inevitável, pois em Espanha apenas os responsáveis pelos estudos das ferrovias de Salamanca a Portugal se mostravam interessados na ligação pela Beira Alta²⁵¹. Por outro lado, o esforço que o governo então fazia para auxiliar a construção das linhas de norte, leste e sueste impedia a construção de outras grandes linhas (o próprio CGOP preferia que o governo se concentrasse na conclusão das obras em curso e investisse em estradas)²⁵².

À medida que as obras na linha do leste se aproximavam do seu fim, tornava-se ainda mais clara a necessidade de uma alternativa que, evitando Madrid, ligasse Lisboa directamente a França. O desencanto era com aquele caminho-de-ferro e não com a ideia de vias-férreas transfronteiriças, que era até reiterada por uma consulta do CGOP, na qual este órgão sugeria a construção de ligações até todas as províncias espanholas fronteiras a Portugal (Andaluzia, Extremadura, Castela e Galiza). A própria iniciativa privada alentava esta estratégia com algumas propostas (em 1862 e 1863) para o

²⁴⁷ AHMOP. COPM. Liv. 5 (1856-1857): 174-177v. Ver anexos 18 e 23.

²⁴⁸ M., [s. d.]. MONTERDE, 1857.

²⁴⁹ DCD, 1-4-1859: 11-12. PEREIRA, 2008: 122-123.

²⁵⁰ DL, sessões da câmara dos deputados de 10-8-1861 e 7-6-1862: 2226-2227 e 1565.

²⁵¹ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 533-535. BMOP, 1862, n.º 1: 43-45. DL, sessão da câmara dos deputados de 7-3-1862: 727.

²⁵² BMOP. 1865, n.º 9: 287-296.

assentamento da linha do Porto à Galiza, mas as suas condições não agradaram (solicitavam subvenção quilométrica quando o governo preferia a garantia de juro) e de qualquer modo a sua execução desviaria recursos para uma linha de segunda ordem que só muito indirectamente ligaria Lisboa a França²⁵³. Em todo o caso, receosos de que estas propostas fossem aceites, vários deputados beirões, em 1864, procuraram convencer o governo da necessidade da linha da Beira Alta. Surge também uma proposta de Rocca, Piombino & C.^a para o estudo de uma via-férrea entre Lisboa e Almeida passando por Sintra, Leiria e Coimbra. O governo acompanhou parcialmente os desejos dos deputados, delegando em Sousa Brandão a tarefa de concluir os estudos da linha de Coimbra a Almeida (portaria de 30-8-1864)²⁵⁴. No Alentejo, procurava-se ainda dar uma saída internacional aos caminhos-de-ferro do sul e sueste, prevendo-se que a ligação à linha do leste se fizesse por oriente²⁵⁵. No entanto, em 1865, o relatório da comissão luso-espanhola sobre os caminhos-de-ferro ibéricos excluía a linha da Beira Alta das cinco ligações que então propunha (pelo Minho, Douro, Beira Baixa e Alentejo). O CGOP concordava e não a considerava de primeira ordem, preferindo a ligação pela Beira Baixa, inflexão que se ficava a dever a novos estudos que superaram os obstáculos levantados na década de 1850. Já os engenheiros Sousa Brandão e Pezerat continuavam a elogiar a via da Beira Alta por Tomar ou Coimbra. De forma mais salomónica, Sá da Bandeira, Caetano Maia e João Crisóstomo propunham as duas ligações beirãs, às quais juntavam outras duas pela Galiza e pelo Douro. No Alentejo, em 1868, uma comissão técnica luso-espanhola (Boaventura José Vieira e Manuel Aramburu) fixava o entroncamento das linhas ibéricas num ponto entre Paymogo e Aldeia Nova de S. Bento²⁵⁶.

De qualquer modo, por esta altura, a CRCFP e a SEPRC passavam por grandes dificuldades económicas, de cuja resolução dependia o acesso nacional aos mercados financeiros²⁵⁷. Sem interessados na construção de novas linhas e com a hostilidade de capitalistas poderosos, o governo optou por suspender a procura da via mais curta entre Lisboa e França e decretar a construção por administração directa das linhas do Minho e Douro. É verdade que o caminho-de-ferro do Minho tinha como função ligar-se a Espanha, mas o seu caderno de encargos previa condições muito modestas (acessíveis aos cofres do estado), não pretendia seguir a direcção mais curta até à Galiza (que interessava até mais a Vigo que a Portugal) e em caso algum poderia ser a conexão mais rápida

²⁵³ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 366-370. PEREIRA, 2011a.

²⁵⁴ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 361-364. DL. Sessões da câmara dos deputados de 23-3-1864, 29-3-1864, 25-4-1864, 6-5-1864, 7-5-1864 e 9-5-1864: 891, 939-940, 1294, 1438-1439, 1450-1451 e 1475.

²⁵⁵ BMOP, 1886, n.º 7: 26-29. PEREIRA, 2011j.

²⁵⁶ AHD. Caminho de ferro directo entre Sevilha e Lisboa (projectos). Ponto de passagem na Fronteira do Caminho de Ferro de Beja a Huelva. Comissão nomeada para o fixar. Piso 3, arm. 10, mç. 147, proc. 418/23. AHMOP. COPM. liv. 22 (1865): 18-29v; liv. 28 (1868), 171v-174. DL, sessão da câmara dos deputados de 7-5-1867: 1426-1428. PAGE ALBAREDA, 1877: 427 e ss. PEZERAT, 1867. ABRAGÃO, 1955-1960. PEREIRA, 2011d. PEREIRA, 2011j. Ver anexo 16 e mapa 27-13.

²⁵⁷ SAMODÃES, 1873. PEREIRA, 2012f. PINHEIRO, 1986: 404 e 445-446. SANTOS, 2011a: 128. VIEIRA, 1983.

e directa entre o porto de Lisboa e França. Quer esta, quer a linha do Douro estavam destinadas sobretudo ao tráfego interno e por isso não exigiam características técnicas muito rigorosas (e mais caras), pelo que se acreditava que podiam ser entregues à responsabilidade do governo. Para uma época mais desafogada ficaria uma linha pela Beira. Porém, nos anos seguintes o investimento tornou-se impossível e nem linhas internas nem internacionais seriam construídas.

Quando, no início da década de 1870, se reuniram novamente as condições propícias ao investimento, o governo regenerador tinha outras preocupações além das ligações ferroviárias internacionais (a conclusão da linha do norte) e de qualquer modo não dispunha de interessados na construção de tais obras. A solução passou por aproveitar a autorização de que se munira em 1867 e iniciar o assentamento das linhas do Minho e Douro. No parlamento havia quem discordasse e entendesse que se deveria apostar o quanto antes em novas linhas transfronteiriças pela Beira, surgindo algumas propostas nesse sentido. Os regeneradores aproveitaram-se desse facto para dele retirar algumas vantagens políticas, pois a sua intenção a curto prazo nunca foi aprovar as autorizações no parlamento. Por um lado, faltava negociar com Espanha o ponto de entrada do caminho-de-ferro no seu território (o acordo de 1865 só merecera o beneplácito dos engenheiros espanhóis e não dos seus representantes políticos e diplomáticos), por outro havia que ter em conta os interesses da CRCFP (a linha da Beira Baixa, por exemplo, sangraria de movimento a linha do leste e todos tinham ainda na memória as desventuras por que passara o tesouro à conta das dificuldades económico-financeiras daquela companhia) e finalmente ainda faltava chegar a uma conclusão definitiva quanto à directriz final das linhas pela Beira, que continuavam a ser estudadas pelos engenheiros Sousa Brandão e Boaventura José Vieira.

Destas análises resultou uma opinião mais favorável à linha da Beira Baixa, que oferecia melhores condições de tracção que a sua congénere nortenha e, reunindo-se determinadas condições, poderia também ser a ligação mais rápida entre Lisboa e a fronteira franco-espanhola, sendo certo que era a correcção da linha do leste no que à ligação a Madrid dizia respeito. Tal era também o alvitre da JCOPM, que, contudo, não punha de parte a construção da linha da Beira Alta onde deveria entroncar o caminho-de-ferro do Douro, que, deste modo, se tornaria também internacional. A JCOPM não esquecia o trânsito interno, propondo também uma grande via interna paralela à fronteira e os prolongamentos pelo coração do Alentejo, mas era óbvio que as ligações internacionais deveriam ter prevalência na escolha do governo. No parlamento, Fontes voltou a usar do estratagemas anterior ao propor a construção simultânea de ambas as linhas da Beira sem ter nada definido previamente com Espanha. Ao mesmo tempo que granjeava apoios entre todos os beirões, dividia a oposição que, sendo contra a simultaneidade de construção, caía no censurável comportamento de defender os seus *campanários*. As negociações com Espanha começaram em 1875, mas não se afiguravam fáceis nem acordes com o interesse português, como veremos. Estavam elas em curso

quando o parlamento aprovou a lei que decretava a construção das linhas internacionais desde Coimbra e Abrantes, pelo que os pontos finais na fronteira ficavam por definir (previsivelmente Almeida e Monfortinho). Apenas se indicava que estes caminhos-de-ferro ligar-se-iam às ferrovias espanholas que se dirigiam a Salamanca e Malpartida, respectivamente. Dias depois, surgiam os projectos definitivos que reiteravam as excelentes condições de tracção da linha da Beira Baixa face às razoáveis condições da linha da Beira Alta²⁵⁸.

Estas excelentes condições de nada valeriam se Espanha não tivesse interesse em continuar o caminho-de-ferro no seu território e era isso que se perspectivava (pretendia que a linha atravessasse a fronteira perto de Montalvão e não em Monfortinho e em 1876 adjudicaria a via-férrea de Cáceres à fronteira lusa). Por seu lado, a CRCFP mostrava-se mais inclinada em construir o ramal de Cáceres, pois não tinha capacidade financeira para empreender obras mais volumosas e de grande exigência técnica (esforçava-se por terminar a ponte Maria Pia e só a partir de 1877-1878 distribuía dividendo²⁵⁹) e pretendia também manter o fluxo de fosfatos daquela província até Lisboa, que até então se fazia pela linha do leste, mas que se encontrava ameaçado pela pretensão castelhana de ligar Cáceres a Mérida e Sevilha. Entretanto esta questão chegava à AECP, onde, na altura, se discutia o plano geral de rede. Tomando como garantido o ramal de Cáceres, em virtude da concessão da linha daquela cidade até Portugal, ou procurando revestir com alguma autoridade o desejo da CRCFP, a comissão que elaborou a primeira proposta de rede geral (onde se contavam alguns assalariados daquela companhia) inclui-o na série de ligações internacionais indicada, em substituição da linha da Beira Baixa, que a ser construída, desviaria muito do tráfego da linha do leste. Por estes dois motivos (Espanha e CRCFP) o governo optou por dar preferência à linha da Beira Alta (que por seu lado tinha também as vantagens de atravessar uma maior extensão em Portugal e servir uma zona ainda sem caminhos-de-ferro), pondo-a em praça por duas vezes, não aparecendo nenhum candidato com propostas aceitáveis em ambas as ocasiões. Falhada também a tentativa de construir a linha da Beira Alta por administração directa, o governo acabaria por ceder aos interesses da CRCFP e adjudicar-lhe o ramal de Cáceres, mas com condições de tracção muito restritivas de modo a manter a esperança e a necessidade de se construir a linha da Beira Baixa.

Na discussão da AECP, Espregueira, director da CRCFP (apoiado também por Veríssimo Guerreiro), desvalorizava a natureza da linha do vale do Tejo (considerava-a de alcance meramente peninsular ou até nacional e até pernicioso do ponto de vista estratégico) e mostrava o potencial do ramal de Cáceres²⁶⁰. Era dos poucos a defender tal ideia. Um vasto grupo de colegas seus (Correia Pais, Heitor de Macedo, Eusébio Marcelly Pereira, Larcher, Le Crenier, Luís Augusto Ferreira de

²⁵⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), pareceres 6418 (7-1-1875), 6514 (6-4-1875) e 6519 (8-4-1875); liv. 37 (1876), pareceres de 4-3-1876 e 27-4-1876. BRANDÃO, 1877. VIEIRA, 1875.

²⁵⁹ SALGUEIRO, 2008: 47-55. TORRES, 1985: 77.

²⁶⁰ ROPM, t. 9 (1878), n.º 97: 36-41; t. 10 (1879), n.ºs 111-112: 201-224; n.º 114: 323-331.

Castro, Lourenço Malheiro, David Xavier Cohen e Bocage) entendia que só a linha da Beira Baixa poderia corrigir o erro que constituía a linha do leste, agravado com Cáceres²⁶¹. O debate nesta instituição não se limitava aos caminhos-de-ferro da Beira ou de Cáceres. Outras soluções eram avançadas numa contenda que estava muito longe de chegar a um consenso. Porém, num ponto quase todos os engenheiros estavam de acordo: a necessidade de se abrirem mais vias internacionais. Nos planos propostos estas eram quase sempre consideradas de primeira ordem, ao passo que as linhas internas, salvo raras excepções, eram relegadas para níveis inferiores.

Entrementes a única certeza era que o ramal de Cáceres estava adjudicado e, de facto, a comissão encarregada do plano de rede toma-o como um facto consumado e integra-o na sua proposta final, datada de 4-8-1877. Meses depois, Espanha mudava de opinião e já admitia levar o caminho-de-ferro de Malpartida a Monfortinho (lei de 23-11-1877). Este problema parecia ultrapassado, no entanto uma ferrovia pelo vale do Tejo continuava a ser uma ameaça à linha do leste e a CRCFP continuava sem capacidade para a assumir a curto prazo. A construção do ramal de Cáceres iniciava-se em Julho de 1878 e concluía-se em 1880, mas não resolvia o problema das ligações férreas ibéricas. Embora tenha reduzido a distância e o tempo de viagem entre Lisboa e Madrid, era caracterizado por más condições de tracção (que se repercutiam sobre a velocidade e capacidade de transporte), de tal modo que *“quando se diga que o caminho de ferro de Lisboa a Madrid tem o celebre ramal de Caceres, e que este caminho é internacional, escusamos de encarecer a sabedoria que tem presidido aos estudos e ás concessões das nossas linhas ferreas”*²⁶². Na ânsia de dotar um caminho-de-ferro sem encargos públicos, o governo de Ávila concedeu uma via em más condições, mas fácil e barata de fazer (de modo a que a CRCFP a pudesse construir) e que parecia tornar obsoleta a linha da Beira Baixa, que em Fevereiro de 1877 (antes da concessão de Cáceres que é de Abril) constava do relatório intermédio da AECP sobre a rede geral²⁶³.

Após o início das obras no ramal de Cáceres surgiu uma nova esperança para a resolução da questão das ligações férreas internacionais. O governo (novamente regenerador) consegue por fim encontrar um interessado na linha da Beira Alta (entre a Pampilhosa e Vilar Formoso), a SFP, também concessionária da via espanhola de Medina del Campo a Salamanca. Todavia, como vimos, este caminho-de-ferro não oferecia condições de tracção tão boas como o da Beira Baixa. Para Larcher, *“mal se explica o abandono relativo em que esta linha se tem achado”*²⁶⁴. Mal ou bem explicado, seria a linha internacional da Beira Alta (e não a da Beira Baixa) a ser construída e, em 1882, estava completa e inaugurada (incluindo o seu prolongamento até à Figueira da Foz).

²⁶¹ ROPM, t. 10 (1879), n.º 114: 323-331. AECP, 1878a.

²⁶² DDP, 8-7-1882: 1124 (Aguar). Ver anexo 20.

²⁶³ DDP, 27-3-1877: 284. AECP, 1878b. Para tudo isto ver anexo 16 e mapas 30-30.

²⁶⁴ DDP, 27-3-1877: 284.

Neste mesmo ano a linha do Minho chegava a Valença, prestando-se a ligar a breve trecho à rede espanhola no noroeste. Porém, este caminho-de-ferro trazia consigo o perigo de colocar parte do Minho mais próximo de Vigo que do Porto, que ainda não dispunha de instalações portuárias de qualidade²⁶⁵. Ao mesmo tempo o caminho-de-ferro da Beira Alta ligava directamente a Figueira a Salamanca. Tudo isto fazia temer que o Porto fosse esvaziado de movimento comercial e serviu de mote a mais um projecto de ligação internacional: o prolongamento da linha do Douro desde Barca de Alva a Salamanca. O projecto de lei é somente de 1882, mas já desde 1878 se falava nessa possibilidade, que implicou o financiamento por parte do estado português da construção das linhas de Salamanca a Barca de Alva e Vilar Formoso em Espanha. As linhas foram concluídas em 1886 e 1887 ligando-se o Porto e a Figueira da Foz à cidade de Salamanca. No Minho, Valença ligava-se a Vigo no primeiro daqueles anos.

Estes foram os dois últimos projectos de ligação internacional. A partir desta data, não se construiriam mais caminhos-de-ferro transfronteiriços, em relação aos quais os portugueses iam denotando um ligeiro desencanto. Contudo, essa desilusão não era suficientemente grande, pois ainda na década de 1880 se registaram esforços no sentido de melhorar o panorama das comunicações férreas com Espanha. Em 1885, a comissão encarregada do plano de melhoramentos do porto de Lisboa chamava a atenção para a necessidade de romper em mais pontos a fronteira espanhola, o que, a par de um afrouxar das restrições alfandegárias, poderia atrair a Lisboa muito do movimento de Espanha. No ano anterior, a mudança na direcção da CRCFP levaria esta companhia a imiscuir-se em negócios ferroviários no país vizinho com o objectivo de quebrar a *cintura de ferro* que Espanha aparentemente pretendia impor sobre os limites fronteiriços. No Alentejo, verificaram-se duas tímidas tentativas de ligar a rede à Andaluzia²⁶⁶. A falta de experiência era um factor que determinava esta atitude. A única linha aberta há alguns anos – e que realmente desiludia – era a de leste, no entanto, como vimos, quase desde a sua gestação que esta via-férrea era tida, pelas suas próprias características, como um erro. Por isso, o facto de ela não apresentar resultados convincentes não surpreendia. Quanto às demais, ainda estavam em construção ou tinham tido poucos anos para mostrar o seu valor. Em todo o caso, se tivermos em conta que já em meados do século XX, “*essas ilusões acerca da grande intensidade do futuro tráfego internacional através de Espanha mantêm-se a-pesar-dos desmentidos da experiência*”²⁶⁷, não é de espantar que no século XIX (sem essa experiência) essas fantasias tivessem ainda um maior poder de sedução.

Mais de trinta anos depois do início da procura das ligações até Espanha e até à Europa, que avaliação fazer deste esforço? Em meados da década de 1880, o panorama dos caminhos-de-ferro

²⁶⁵ SOUSA & ALVES, 2002.

²⁶⁶ COMISSÃO..., 1885. GOMES, 2009a. PEREIRA, 2011j. SALGUEIRO, 2008. SANTOS, 1995.

²⁶⁷ SOUSA, 1938: 33.

internacionais não era animador do ponto de vista de exploração. A linha do leste, abandonada como ligação até Madrid desde a abertura de ramal de Cáceres, nunca se assumira como uma solução internacional conveniente. O ramal de Cáceres tinha condições de linha industrial e era destinado a um tráfego muito específico (cerca de 60% do seu traçado era em curva e 75% em declive). Mais a norte, a linha da Beira Alta com 43% da sua directriz em curva, 74% em declive, a maior parte das curvas com raios abaixo dos 500 m, o seu entroncamento na linha do norte numa pequena aldeia servida por uma pequena estação, o seu término num pequeno porto de mar e o seu prolongamento “*através dos intermináveis e áridos planaltos hespanhoes*” não atraía também o movimento estrangeiro. Por outro lado, em Portugal obrigava a percorrer uma enorme distância antes se chegar a Lisboa (percurso que seria encurtado pela linha da Beira Baixa)²⁶⁸. As alternativas pelo Minho e pelo Douro adaptaram-se o máximo que podiam ao terreno (em virtude da sua matriz *económica*). O movimento gerado em Espanha captado por Leixões através da linha do Douro também nunca se concretizou. A ligação por Barca de Alva revelou-se um enorme fracasso financeiro: “*deu-se avultada garantia de juro às ligações de Salamanca com as linhas do Douro e da Beira-Alta, para conquistar afinal um trafego insignificantissimo até hoje*”²⁶⁹.

Do outro lado da fronteira o cenário não se afigurava mais favorável. Em virtude do acidentado do terreno “*la red española mantuvo, desde que se culminaron los procesos constructivos y se configuró su estructura básica, unos parámetros morfológicos severos. En efecto, las curvas representaban el 35,7 por 100 de la longitud total, mientras los tramos en rampa ascendían al 76,1 por 100*”²⁷⁰. A difícil orografia peninsular determinou ainda “*la existencia de radios de hasta 300 metros, y acentuadas rampas de 20 por 1.000 e incluso superiores*” enquanto que “*las rampas del vecino país [França] no exceden de siete milésimas*”²⁷¹. Em França, ainda na década de 1840 exigiam-se nas linhas principais raios de curva mínimos de 700 a 800 m (excepcionalmente 500) e declives até 5 mm/m e mesmo assim, estas condições foram criticadas anos depois²⁷². Isto ficava-se a dever ao facto de na península ibérica a altitude média rondar os 600 m, 22% da superfície total ser de alta montanha, 32% de colinas, só 20% da superfície se situar abaixo dos 200 m de altitude e as terras planas em continuidade serem escassas. Em termos de comparação, 80% da superfície do resto da Europa encontrava-se abaixo dos 200 m de altitude. A linha entre Paris e Madrid mantém-se sempre abaixo da cota de 200 m em França, mas, chegando a Espanha, assenta entre os 15 m de Irún e os 1350 m da serra de Guadarrama²⁷³. Para piorar o cenário, a bitola empregada na península

²⁶⁸ SOUSA, 1905: 251. Ver também EÇA, 1888. WOŁOWSKI, 1883: 53-54. Ver anexo 20.

²⁶⁹ SOUSA, 1905: 252. Ver também ABRAGÃO, 1955-1960. ALEGRIA, 1988b. MACEDO, 2009: 185. PEREIRA, 2011b.

²⁷⁰ MACHUCA et al., 1998: 22.

²⁷¹ CASARES ALONSO, 1973: 130-131. Ver também GÓMEZ MENDOZA, 1991: 102.

²⁷² CARON, 1997-2005, vol. 1: 133 e 251 e ss.

²⁷³ CUÉLLAR VILLAR, 2005: 6-7. GOMES, 1942. PINHEIRO, 1986: 93-94. SANTOS, 2011a: 51. WAIS, 1974: 525-526. Ver mapa 30-14

ibérica era diferente da usada em França o que levantou um obstáculo e penalizou o tráfego vindo do centro da Europa²⁷⁴. Como veremos em capítulo próprio, a cooperação internacional a nível de política ferroviária era também uma miragem, em virtude da diferença de objectivos de cada país, que tinham os seus próprios portos a servir e não assistiriam impávidos e serenos ao desvio do tráfego para os ancoradouros alheios.

Em suma, Portugal foi atrás de uma esperança que dificilmente se realizaria. Não bastava construir linhas em direcção a Espanha e esperar que os espanhóis se ligassem a França. Era também preciso que aquelas permitissem uma velocidade tal que constituíssem uma vantagem competitiva para os expedidores que se quisessem aproveitar da posição geográfica de Lisboa e, tanto em Portugal como em Espanha, as características do terreno dificultavam esta tarefa. Além disso era preciso romper com rotinas comerciais seculares e esperar que os outros países *não* procurassem favorecer também os seus próprios portos, o que, obviamente, não aconteceu²⁷⁵. Em França, por exemplo, o porto de Le Havre tinha uma tradição comercial de três séculos; estava ligado por estradas, rios (o Sena) e caminhos-de-ferro (desde 1847, o que aliás revolucionou a intermodalidade em torno do porto) a um *hinterland* que se estendia por grande parte da Europa central e ocidental; servia um *foreland* espalhado pelas margens do Atlântico e do Pacífico; dispunha de boas infra-estruturas portuárias; e conheceu um enorme desenvolvimento nos dois primeiros terços do século XIX²⁷⁶. Não surpreende assim que quando em 1883 se estabeleceu um denominado comboio transatlântico entre o centro da Europa (Basileia e Modena) e a América do Norte, este faça escala em Le Havre e não mais a ocidente em Portugal²⁷⁷. É certo que a velocidade dos comboios era superior à dos navios (Francisco Wais afirma que a poupança de tempo permitida pelo transporte ferroviário na ligação de Inglaterra à América do Sul era de três dias²⁷⁸) e que a distância e tempo de viagem entre a América e Lisboa era menor que até à costa francesa, mas tudo estava também dependente da capacidade de transporte que por sua vez dependia, entre outros factores, da velocidade permitida nas linhas. Se o caminho-de-ferro vencia o navio em termos de velocidade, o mar tinha grandes vantagens sobre a terra no que respeita ao transporte, já porque a via marítima permite estabelecer a rota que se quiser, já porque cobrava tarifas mais baratas, “já porque os seus meios de transporte têm maior capacidade de carga que os terrestres”, especialmente à medida que o aço e o vapor iam substituindo a madeira e a vela na construção e propulsão dos navios²⁷⁹. Em Portugal as vias-férreas só tinham uma única via (à excepção das vias de resguardo das estações que permitiam de tempos a tempos o

²⁷⁴ GOMES, 1998: 14.

²⁷⁵ CARON, 1997-2005, vol. 1: 122 e ss.

²⁷⁶ BARZMAN & JAMES, 2004: 104-107.

²⁷⁷ MAIO, 1954.

²⁷⁸ WAIS, 1974: 381-382.

²⁷⁹ SIMÃO, 1943: 9. Ver também GCF, a. 20, n.º 459 (1-2-1907): 34. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 58.

cruzamento de composições), o que, aliado à baixa velocidade que permitiam, limitava a sua capacidade de transporte. Já na Bélgica, que tinha expectativas semelhantes a Portugal, os caminhos-de-ferro internacionais eram quase todos em via dupla²⁸⁰. Em Espanha, como vimos, a situação não era melhor. Na segunda metade do século XIX, os comboios espanhóis tinham a triste fama de serem dos mais lentos da Europa, não superando velocidades de 30-40 km/h. Em comparação, na Bélgica, as composições que estream os caminhos-de-ferro atingiam no máximo 60 km/h; em França, em 1843 as velocidades médias rondavam os 40-50 km/h; e em Inglaterra a velocidade média era de 60 km/h e tendia a aumentar a atender às notícias publicadas na *ROPM*²⁸¹. No final do século encontramos novos dados: no congresso internacional sobre caminhos-de-ferro realizado em Paris em 1889, indicava-se que na rede férrea inglesa não havia limites de velocidade e em França estas limitações fixavam-se nos 120 km/h. Portugal e Espanha nem sequer faziam parte do estudo, embora se entendesse que nestes países dificilmente as composições poderiam ultrapassar os 60 km/h²⁸². “*Claro está que para isso concorrem as condições de largueza a que foi submettido o delineamento da rede franceza. O baixo limite das rampas, o elevado limite do raio de curvas, a robustez da via, permitem essas carreiras vertiginosas sem perigo da segurança*”²⁸³. Não deixa de ser sintomático que em finais do século XX (1983), o modo de construção da rede e o relevo de Espanha fizessem com que a velocidade dos comboios não ultrapassasse os 90 km/h (e só em 5% da rede), ao passo que em Inglaterra ou França aquela chegasse aos 130 km/h²⁸⁴.

Em finais de oitocentos, o desencanto em relação às linhas internacionais era já quase total entre os engenheiros portugueses. Pedro Romano Folque, militar de engenharia com experiência na construção de caminhos-de-ferro, lamentava o atraso com que se percebera o erro que fora a adopção de uma política de construção virada para Espanha, que fizera com que as linhas internacionais não fossem financeiramente viáveis e tivessem prejudicado zonas com potencial económico, que ficaram alheadas da rede ferroviária²⁸⁵. As comissões nomeadas por Elvino de Brito afinavam pelo mesmo diapasão. Nos milhares de quilómetros que propunham só incluíam uma ligação internacional (curiosamente o prolongamento da linha da Beira Baixa por Idanha até Salvaterra do Extremo), mas em via reduzida²⁸⁶. Alguns anos depois para o conde de Paçô-Vieira, ex-ministro das obras públicas, era já “*tempo de perdermos illusões ácerca das intensas correntes do trafego internacional pelos nossos caminhos de ferro. Hajam vista os desoladores dados estatisticos relativos ás liga-*

²⁸⁰ HERTEN et al., 2001: 43.

²⁸¹ *ROPM*, t. 13 (1882), n.º 155: 637. T. 24 (1893), n.ºs 281-282: 305-306. ABRAGÃO, 1955-1960: 5 e ss. (1956). ARMAND, 1963: 50. GÓMEZ MENDOZA, 1982: 117. HERTEN et al., 2001: 39. SALGADO, 1938: 176. WAIS, 1974: 144-147, 200-205 e 466-468.

²⁸² COBOS ARTEAGA & MARTÍNEZ VARA, 2009: 69.

²⁸³ SOUSA, 1912a: 133.

²⁸⁴ DAUMAS, 1983: 26. PEREIRA, 2011b. PEREIRA, 2012g.

²⁸⁵ FOLQUE, 1899b. PINHEIRO, 1995: 343-344.

²⁸⁶ PORTUGAL, 1899a. PORTUGAL, 1899b. PORTUGAL, 1905. Ver anexo 17 e mapa 30-30m.

ções existentes”²⁸⁷. Mais tarde, mantinham-se os lamentos por os governos terem disposto “*a nossa rede para servir um grande tráfego internacional que não existe, nem podemos criar; deixamos incompletas as redes destinadas a servir o tráfego interno que nos convém criar e desenvolver*”²⁸⁸. As linhas transnacionais nunca geraram tráfego suficiente para garantir coeficientes de exploração aceitáveis. Foi o tráfego interno que viabilizou essas vias, se bem que com lucros bastante inferiores aos que se supunha. Não foi também por causa do caminho-de-ferro que Portugal aumentou sobremaneira as suas relações comerciais internacionais. Na segunda metade do século XIX, o grosso das relações comerciais internacionais de Portugal continuava a fazer-se por mar, apesar das cinco ligações ferroviárias a Espanha²⁸⁹.

Com o que ficou dito nos parágrafos anteriores não se pretende inferir que a obsessão internacionalista na política ferroviária nacional tenha tolhido por completo as ligações puramente nacionais, desde logo porque os caminhos-de-ferro transfronteiriços serviam também o tráfego interno. Por outro lado, ao longo do período em estudo, ligações exclusivamente internas foram propostas, discutidas e decretadas a par das linhas até Espanha. No entanto, é também notório que estas só eram preferidas quando podiam servir o tráfego internacional (caso da linha do norte onde deveriam entroncar as vias até ao país vizinho), quando eram solicitadas em condições muito favoráveis ao erário público (como aconteceu com a via-férrea do sul e com os caminhos-de-ferro de via reduzida da Póvoa e de Guimarães) ou quando a alternativa à sua construção era parar (como sucedeu com as linhas do Minho e Douro). Só a partir da década de 1880 se nota uma inflexão da estratégia ferroviária no sentido de favorecer ostensivamente os movimentos internos. É naquele decénio que se decretam e constroem as linhas do oeste, Beira Baixa (que poderia também favorecer o tráfego vindo de Espanha), Tua, Viseu e Cascais e se procura complementar a rede ao norte do Mondego. Em termos de ligações fronteiriças apenas se conclui a linha do Minho à Galiza (já decretada desde 1867) e o caminho-de-ferro pelo vale do Douro até Barca de Alva (que servia também o movimento de expansão da zona vinhateira da região). A esta mudança de planos não terá sido alheia a contração da linha da Beira Alta em 1878. Considerado o verdadeiro caminho-de-ferro internacional, esperava-se que através dele se estabelecesse o principal corredor de tráfego externo. Nesse sentido, e à excepção de algumas ligações internacionais de carácter mais restrito (como as entre o Alentejo e a Andaluzia), podia-se considerar encerrada a questão dos caminhos-de-ferro até Espanha, apostar em dar afluentes às vias existentes e levar os benefícios da viação acelerada aos pontos do país que dela ainda não gozavam. Importa também referir que apesar de os objectivos de captar o tráfego internacional para Lisboa terem falhado, o investimento realizado não foi inútil nem mal aproveita-

²⁸⁷ PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 126. Ver também SOUSA, 1905: 252.

²⁸⁸ FERREIRA, 1934: 82. Ver também SOUSA, 1913d.

²⁸⁹ ALEGRIA, 1983a. ALEGRIA, 1984. ALEGRIA, 1985.

do, pois proporcionou um novo e mais eficaz serviço de transporte às regiões por onde o caminho-de-ferro passava²⁹⁰.

*

Ligado ao carácter internacional da rede estava a sua centralização no Porto e sobretudo em Lisboa. Logo em 1846 Du Pré referia a necessidade política e económica de o caminho-de-ferro até à fronteira começar na capital e ligar-se ao seu ancoradouro, como se fazia no resto da Europa²⁹¹.

A regeneração manteve esta aposta até à década de 1870, quando se iniciou também a construção de caminhos-de-ferro centrados no Porto. A importância dada a este factor era tal que o governo não abdicou de fazer terminar a linha do leste junto ao Tejo, rejeitando as sugestões do concessionário²⁹². Na década de 1860, o engenheiro francês Pezerat, um grande crítico da rede nacional, asseverava que Lisboa tinha um grande futuro como cais da Europa²⁹³.

A explicação para esta aposta reside nas qualidades naturais do porto de Lisboa e na sua posição geográfica. Sabia-se que a construção era cara, pelo que investir em Lisboa seria a melhor forma de fazer frutificar o investimento. Antecipava-se também que a construção de linhas-férreas seria mais fácil no centro-sul do que no norte, além de que Espanha, em meados do século, só admitia ligar as duas capitais ibéricas²⁹⁴. Os engenheiros estrangeiros que chegavam a Portugal aumentavam essa crença, procurando também adoçar os projectos que eles próprios propunham. O primeiro deles, da autoria de Lucotte, foi aceite apesar de se revelar um projecto meramente especulativo. Àquele seguiram-se muitos outros. Porém, só em 1883 (portaria de 16-3-1883) se iniciava o processo que daria início às obras no porto de Lisboa. O objectivo era fazer convergir na capital todos os caminhos-de-ferro que trouxessem movimento ao seu porto, onde a ferrovia desempenharia um papel fulcral: através de uma linha marginal distribuía-se o movimento por três estações (Sta. Apolónia, Alcântara e Rocha do Conde de Óbidos) e uma linha de cintura fecharia a rede portuária²⁹⁵. Um ano depois (25-4-1884) o projecto é proposto ao parlamento, esperando-se que «*muitos portos de Hespanha, de que hoje nos arreceiâmos, ficarão tributarios d'elle*»²⁹⁶. A lei final previa não só obras na infra-estrutura portuária mas também um ramal férreo desde Lisboa a Cascais, que porém não se realizou na secção entre a alfândega e o cais do Sodré.

²⁹⁰ ALEGRIA, 1990. Ver mapas 30-39 e 30-40.

²⁹¹ RE, vol. 1, n.º 4 (6-3-1846): 59-64. SANTOS, 1884, Caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Hespanha. Secção de Lisboa a Sacavem. Relatório apresentado pelo engenheiro em chefe da Companhia das Obras Públicas de Portugal, José Luiz Victor Du Pré. DU PRÉ, 1905. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 164 e ss. SILVEIRA et al., 2011a: 14-15.

²⁹² AHMOP. Mapas e desenhos, D-101-18-C. GOMES, 2009: 1. RAMOS, 1996. Ver mapa 30-03.

²⁹³ PEZERAT, 1867.

²⁹⁴ COELLO, 1855. Ver mapa 30-11.

²⁹⁵ COMISSÃO..., 1885. SILVA, 1885.

²⁹⁶ DCD, 1884.4.25: 1232.

Depois de contratada a travessia do Douro e a ligação entre as duas principais cidades do reino (acordo com a CRCFP de 1866), pensou-se em atribuir ao Porto o mesmo papel que se reservava a Lisboa como centro de uma rede ferroviária no norte do país. Começou-se por decretar as linhas do Minho e Douro (às quais se juntou a via de bitola reduzida do Porto à Póvoa e Famalicão) e mais tarde procurou-se complementar aqueles dois caminhos-de-ferro com novos ramais. O projecto de 1888 tentou tornar realidade algumas linhas que centrariam no Porto todo o movimento de Trás-os-Montes e parte da Beira Alta, mas, como tantos outros, nunca se concretizaria e só se assentariam carris pelo vale do Tua. Na cidade, os ramais da alfândega e a ligação entre Leixões e Campanhã (que só se realizariam alguns anos depois) foram feitos com o objectivo de melhorar a relação do caminho-de-ferro com as docas, mas os seus resultados ficariam também aquém do desejado, como veremos no capítulo seguinte²⁹⁷.

Em termos de desenho da rede isto fez com que a construção de linhas na Beira e no norte do país tivesse de esperar pela construção das grandes vias ligando Lisboa ao Porto, a Espanha (esta última pelo caminho mais fácil em termos técnicos e diplomáticos, mas não necessariamente o mais rápido, como vimos) e também ao Alentejo (que beneficiou da proximidade em relação à capital e do interesse de alguns empresários com interesses na região). Quando estas foram concluídas pôde-se dar início à construção no Minho e no Douro e procurar mais uma via internacional através da Beira Alta, voltando-se depois a atenção dos governantes nacionais novamente para mais ferrovias em direcção à capital, pela zona oeste, até Sintra e Cascais e dentro da própria cidade (caminhos-de-ferro de cintura, marginal e urbano). A própria via até à Beira Baixa foi feita no sentido de facilitar as comunicações com Lisboa. Este caminho-de-ferro chegou a ser encarado como uma secção da linha paralela à fronteira começando num ponto da linha do leste no Alto Alentejo. Porém, ela acabou por ser aberta evitando um tal desvio para as mercadorias que demandassem o porto de Lisboa. Quanto à ligação ao Algarve, foi atrasada por não ser um projecto prioritário para Lisboa. As principais cidades alentejanas já se encontravam servidas de caminhos-de-ferro e o tracto de terreno entre Beja e Faro não justificava a prioridade do investimento. Por outro lado, o Algarve já beneficiava de transporte marítimo, pelo que a linha até Faro só seria aberta em 1887 e com um reversão de marcha obrigatória em Beja.

5.4.4 | CONJUGAÇÃO COM OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE

Além de construir caminhos-de-ferro, tinha-se a ideia de que era necessário combiná-los com outras vias de comunicação. Em 1851 Albino de Figueiredo e João Crisóstomo já sugeriam o con-

²⁹⁷ PEREIRA, 2012g.

certo entre caminhos-de-ferro e rios (melhorados), estradas e canais num plano geral de viação, pois só uma malha com um daqueles tipos de viação seria “*a negação absoluta da sua teoria sobre redes*”, uma vez que cada uma delas se destinava a fins específicos²⁹⁸. Dois anos depois, o CGOPM (em cuja formação Albino participara) ficara incumbido do estudo desse plano, onde se ajustassem estradas, rios, portos e canais com as linhas-férreas²⁹⁹. Em 1850, 1854 e 1862, apesar da falta de dados estatísticos e cartográficos, surgem três propostas para um *Systema geral das comunicações do Reyno*, cada uma delas combinando transporte rodoviário, ferroviário e aquático, quer por rio, quer por canal³⁰⁰. Os dois últimos resultavam do trabalho do CGOPM, que baseava o sistema nas linhas de norte e leste, enquanto que os rios seriam aproveitados nas zonas menos populosas e sobretudo como fonte de energia. Quanto aos canais, eram desaconselhados, em virtude do seu alto custo e longo tempo de construção, mas a serem construídos deveriam ligar o Tejo e o Sado, o Zêzere, o Côa e o Sado e o Guadiana. As estradas (já nesta altura hierarquizadas em três classes) operariam nas regiões onde os outros melhoramentos não chegassem e como complemento de todo o sistema. O plano de 1854 foi transformado em proposta de lei e enviado com urgência às comissões de obras públicas e fazenda. Apesar desta urgência e da aprovação por parte das comissões ficaria pendente de discussão para sempre³⁰¹.

Apesar destes esforços e das chamadas de atenção que no parlamento e fora dele se iam fazendo desde o segundo lustro da década de 1850, e tal como aconteceu para a rede férrea, a rede de transportes ficou por definir por lei. Em 1857 Albino de Figueiredo insiste na questão, apresentando uma proposta combinando comunicações ferroviárias, rodoviárias e fluviais (incluindo canais entre o Tejo e o Douro), com a preocupação de os complementar e não de levantar concorrência entre eles. Caminhos-de-ferro, rios e canais seriam as vias principais, auxiliadas por uma rede capilar de estradas que colocaria em comunicação os locais onde aqueles não chegassem. Dado o desenvolvimento de Lisboa e Porto, o sistema proposto baseava-se numa ligação férrea entre aquelas cidades, à qual se ligariam vias-férreas transversais até ao interior e linhas longitudinais até aos extremos norte e sul de Portugal. Tal como acontecera em 1854, esta proposta seria aprovada pelas comissões parlamentares competentes, mas nunca seria apresentada para discussão ao parlamento, malgrado uma renovação de iniciativa em 1860 por Plácido de Abreu. Antes, em 1858, o visconde de Fonte Arcada defendia uma rede assente em grandes artérias ferroviárias ou no mínimo rodoviárias às

²⁹⁸ ALMEIDA, 1851: 21-23. MACEDO, 2009: 139-140 e 144.

²⁹⁹ BMOP, 1854, n.º 1: 23-26.

³⁰⁰ Ver mapas 27-17.

³⁰¹ BMOP, 1854, n.º 3: 209-218. MACEDO, 2009: 158-160.

quais convergiram as outras rodovias. Neste ano, Francisco Coelho do Amaral lamentava a falta de um sistema geral de viação, que redundava em obras destacadas sem qualquer noção de conjunto³⁰².

Nos anos seguintes, as recomendações para a definição de uma rede geral de transportes mantiveram-se, pois *“carecem d’ella os poderes publicos para a resolução dos grandes problemas da viação geral, e não menos a necessitam as administrações locais para o estudo e realização das suas estradas e das linhas de interesse local”*³⁰³. No entanto, se o plano de rede ferroviário não foi aprovado, muito menos o seria um sistema que incluísse não só caminhos-de-ferro mas também estradas, rios e eventualmente canais (a ideia dos canais só tardiamente seria posta de parte).

5.4.4.1 | CAMINHOS-DE-FERRO E RIOS

Esta relação foi muito descuidada pelos governantes nacionais. É certo que se mandaram estudar os regimes de alguns rios, mas em termos de combinação de transporte fluvial com ferroviário nunca houve uma política de fundo. Por outro lado, tecnicamente era mais fácil construir caminhos-de-ferro seguindo os vales dos rios, o que tornava a relação mais concorrencial que cooperativa.

O máximo que se fez foi assinar contratos de navegação fluvial entre pontos onde o caminho-de-ferro terminava. Foi o que aconteceu nas ligações entre Lisboa e a margem sul. Uma delas (a do Barreiro) era de absoluta necessidade uma vez que ligava dois caminhos-de-ferro e foi mesmo incluída no contrato de exploração das linhas do sul e sueste. De resto, assinaram-se acordos para a ligação fluvial entre Setúbal e Alcácer e de Lisboa ao Algarve. Este último foi concedido na condição de poder ser denunciado assim que a linha-férrea chegasse ao extremo sul do país.

5.4.4.2 | ESTRADAS E FERROVIAS

Se a construção ferroviária em Portugal foi tardia em relação ao resto da Europa, foi também precoce se comparada com o atraso em que se encontrava a rede rodoviária. Mesmo assim, inicialmente, as estradas pareciam estar alheadas das preocupações dos parlamentares, técnicos e governantes, malgrado a pouca extensão e qualidade da rede rodoviária no virar do meio século³⁰⁴. Aliás, praticamente persistia a ideia contrária, pois *“se n’um paiz como a Belgica, cheio de estradas ordinarias, de canaes e de outros meios de viação, se havia experimentado, depois da construcção dos caminhos de ferro, um tal accrescimo de riqueza, que não aconteceria no nosso, que se acha privado dos mais toscos e imperfeitos meios de comunicação!”*, ideia que José Maria Grande fora decerto

³⁰² DCD, 18-3-1857: 157-167. DG, sessão da câmara dos pares de 6-8-1858: 1050-1051. ROMA, 1857: 39 e ss. MACEDO, 2009: 160. PEREIRA, 2008: 115.

³⁰³ AHMOP. JCOPM. Cx 24 (1888), parecer 9725 (26-1-1882): 2.

³⁰⁴ PINHEIRO et al., 2011: 39. PEREIRA, 2008: 139. VALÉRIO, 2001b: 361.

beber a Espanha (onde se pensava o mesmo) e ao relatório da comissão *ad hoc* encarregada do estudo da proposta apresentada por Hardy Hislop³⁰⁵. No entanto, em países como a Bélgica, o estado construiu ou tinha já construído estradas a par de linhas-férreas³⁰⁶. Os pares eram muito menos optimistas e mais conservadores quanto às vias de comunicação a que se devia dar prevalência, preferindo as estradas. Já desde 1853 que os cabralistas (Félix Pereira de Magalhães e o conde de Tomar) chamavam a atenção para isso mesmo, uma vez que sem elas, as povoações situadas a uma determinada distância do caminho-de-ferro nada lucravam com a sua existência³⁰⁷. Outros (visconde de Atouguia, José Maria Grande, Lobo de Ávila) acreditavam que os caminhos-de-ferro, no mínimo, deveriam ser assentes ao mesmo tempo que se abriam rodovias. Este último encargo deveria recair sobre os grandes interessados na obra: as empresas concessionárias das linhas e as povoações atravessadas. O ministro das obras públicas, Fontes, alinhava com os primeiros tribunais, opinando que a construção rodoviária deveria ser deixada para depois do assentamento dos carris, pois não seria através de estradas que Portugal se ligaria à Europa³⁰⁸. Uma vez que era Fontes quem estava no poder, foi a sua visão que se impôs, mas em finais de 1854, este pensamento parecia mudar quando portaria de 9-11-1854 ordena a Silvestre Ribeiro, Rodrigo Nogueira Soares Vieira e Lobo de Ávila o estudo da rede de caminhos municipais e vicinais³⁰⁹.

A primeira substituição dos regeneradores pelos históricos pareceu dar um maior alento à necessidade de se construir estradas e culminou na apresentação de uma proposta de lei (6-2-1857) por Rodrigues Vidal para acelerar a sua construção. Em 25-6-1857 entrava em discussão um projecto de lei, onde se incluíam algumas vias rodoviárias de acesso ao caminho-de-ferro, mas o facto de ainda não estar assente a directriz das linhas dificultou a definição da totalidade das estradas a construir. Por esta altura, faziam-se ouvir as vozes dos deputados que não tinham qualquer artéria de comunicação nas suas zonas. Uma vez que não era possível construir vias-férreas em todas as direcções nem se sabia que linhas seriam construídas no futuro, muitos reclamavam estradas. Por outro lado, como não havia capacidade para as construir em todo o país, repartiam-se os esforços de modo que a construção se ia fazendo de forma desordenada. As queixas do esquerdista visconde de Balsemão, que, em 1859, pede a promulgação de uma lei que coordenasse a construção conjunta de estradas e caminhos-de-ferro, confirmam essa situação³¹⁰.

Quando ao negócio ferroviário foi dado novo impulso com a chegada de José de Salamanca, as estradas de acesso ao caminho-de-ferro foram novamente esquecidas. No projecto de 1-8-1860,

³⁰⁵ DG, sessão da câmara dos pares de 22-5-1857: 691. Ver também SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]: 12. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 36.

³⁰⁶ HERTEN et al., 2001: 38.

³⁰⁷ DG, sessão da câmara dos pares de 1-4-1853 e 12-4-1855: 440-443 e 462-463.

³⁰⁸ DCD, 25-1-1854: 161. DG, sessão da câmara dos pares de 7-4-1853, 12-4-1855 e 13-4-1855: 515-517, 463-464 e 472-473.

³⁰⁹ COLP, 1854: 730.

³¹⁰ DG, sessão da câmara dos pares de 23-3-1859: 544. D. PEDRO V, 1927. PEREIRA, 2008: 105-115.

pouco se falou da necessidade de as ligar às estações e apeadeiros, solicitando-se antes (à exceção da estrada entre Leiria e Tomar) a sua abertura nas regiões que não seriam servidas de vias-férreas (ver também a lei de 10-8-1860)³¹¹. Mas no ano seguinte, o governo histórico solicita ao CGOP um estudo sobre estradas. As consultas de 11-4-1861 e de 3-4-1862 referem a necessidade imperiosa de as construir, pois “*corresponderam bem mal em utilidade publica os pesados sacrificios para abrir no paiz as suas principaes linhas ferreas e estradas ordinarias se simultaneamente não se fizerem as de viação local*”³¹². Em sequência destas consultas surgiria a lei de 15-7-1862, que começou a ser discutida quase um ano antes em Agosto. O diploma retomava o espírito da lei de 22-7-1850, hierarquizava as estradas em três ordens (reais, distritais e municipais) e fixava com força de lei as de primeira ordem (ou pelo menos os seus pontos extremos e intermédios), deixando para novos estudos (a realizar em conjunto com o poder local) a fixação das restantes redes. Previa uma maior conjugação com os caminhos-de-ferro, fazendo das vias de segunda ordem complemento natural das ferrovias, ligando-as a portos de mar ou povoações importantes³¹³. Dois anos depois, ainda com os históricos no governo, saía a lei que classificava as estradas municipais (6-6-1864) e entregava a definição desta rede aos concelhos e distritos, as instituições que pelo seu conhecimento local melhor podiam desempenhar a tarefa. De igual modo, a responsabilidade da construção e manutenção era também entregue ao poder local. Pela mesma altura dava-se preferência às estradas que ligassem as gares a povoações importantes ou às estradas reais (lei de 25-6-1864)³¹⁴.

Em Novembro de 1864, o CGOP era ouvido sobre a rede rodoviária de segunda ordem (distrital). Considerando que a facilidade e baixo custo das trocas eram condições indispensáveis ao desenvolvimento, que sem comunicações a circulação, a produção e o consumo estagnavam e o capital acumulado consumia-se improdutivamente, que só os caminhos-de-ferro não eram suficientes e que aqueles sem estradas não realizavam todo o seu potencial, o CGOP elaborava uma malha que se estendia por todo o país e que dotava de ligações rodoviárias todas as estações das linhas construídas ou contratadas. Caminhos-de-ferro futuros não eram contemplados, pois os vogais do CGOP não podiam fazer futurologia nem tinham bases suficientes para os ter em consideração³¹⁵. Por seu lado, o governo decretava a rede rodoviária nacional como parte do domínio público, comprometia-se a construir as estradas de primeira e segunda ordem e a superintender a abertura das vias municipais e concelhias (decreto de 31-12-1864). No entanto, a fraca participação das autarquias naquele levantamento não concedeu à consulta do CGOP validade suficiente, pelo que passados dois anos e após um maior envolvimento dos municípios, surge nova proposta de rodovias dis-

³¹¹ FINO, 1876: 124-125.

³¹² AHMOP. COPM. Liv. 13 (1862): 238. BMOP, 1865, n.º 9: 287-296.

³¹³ COLP, 1862: 207-213. FINO, 1876: 29-37. PINHEIRO et al., 2011: 42. Ver mapa 30-34a.

³¹⁴ COLP, 1864: 223-226. FINO, 1876: 161-162. SERAFANA, 1932.

³¹⁵ BMOP, 1865, n.º 1: 84-98. Ver mapas 30-34b.

tritaes. Muito embora nas opiniões das localidades se notasse um natural enaltecimento dos interesses locais, o CGOP acedeu a algumas alterações em relação ao proposto em 1864, o que também se ficava a dever a novos desenvolvimentos no estudo das linhas-férreas nacionais. Tendo em conta que era impossível prever todas as possibilidades de combinação com caminhos-de-ferro que de futuro se construiriam o CGOP recomenda que o mapa das estradas pudesse vir a sofrer alterações no sentido da sua redução. Este plano seria mais tarde oficializado com força de lei pelo decreto de 9-1-1867³¹⁶. Em termos gerais, a rede projectada estendia-se por todo o país procurando complementar os caminhos-de-ferro onde eles existiam e substituir-se-lhes no caso oposto. Algumas das estradas poderiam tornar-se obsoletas assim que se construíssem determinadas ferrovias.

Nas suas consultas o CGOP lidou com dois factores: o interesse local e o interesse geral, mas à medida que a CRCFP ia construindo as suas linhas, esta companhia assumia-se também como factor determinante na definição da rede rodoviária, pois em 1864 via-se com dois grandes caminhos-de-ferro e com poucas estradas de acesso. É por isso que, quase um ano antes da inauguração da linha do leste (9-12-1862), Salamanca se propôs a abri-las em troca de um subsídio de 40 000 réis/km. Na altura, o CGOP rejeitou a proposta, pois preferia o sistema de empreitada em concurso, além de que as estradas de serviço às linhas-férreas em construção estavam em fase de acabamento. Sugeria apenas que CRCFP apresentasse as vias que pretendia construídas, tarefa que o governo lhe devolvia (portaria de 26-8-1863)³¹⁷. Em 1864, a companhia dirigia-se novamente ao governo, apontando a falta de acessos às estações como uma das causas da sua crise financeira³¹⁸. O executivo acedia e construía algumas estradas de ligação às linhas, infringindo a lei de 15-7-1862 (relevada por lei de 27-6-1864³¹⁹). Mas no ano seguinte Salamanca renovava por duas vezes a proposta para construir estradas. Obviamente que Salamanca, como empreiteiro de obras públicas, estaria sobretudo interessado na construção, mas estes pedidos não deixam de revelar a falta de estradas que se fazia sentir no país e na exploração da CRCFP³²⁰.

A partir daqui, as companhias concessionárias, sobretudo as que usufruíam de subsídio à construção, nunca deixaram de determinar a expansão da rede rodoviária, que passou a subordinar-se aos caminhos-de-ferro privados existentes, o que contrariava a política pretendida pelo governo e pelo CGOP. Essa mudança de atitude seria confirmada por portaria de 28-8-1866 pela qual o ministério afirmava a necessidade de agilizar a construção de estradas, nomeadamente nas ligações a caminhos-de-ferro para bem das povoações e do rendimento das companhias³²¹. Porém, ainda em

³¹⁶ AHMOP. COPM. Liv. 24 (1866): 207v-217. COLP, 1867: 6-8. Ver mapas 30-34c.

³¹⁷ AHMOP. COPM. Liv. 16 (1863): 166v-170. BMOP, 1863, n.º 9: 197. DINIS, 1915-1919, vol. 3: 275-276.

³¹⁸ DINIS, 1915-1919, vol. 4: 46-57. Ver mapa 30-18.

³¹⁹ COLP, 1864: 336.

³²⁰ DINIS, 1915-1919, vol 3: 459 e 565-567.

³²¹ BMOP, 1866, n.º 9: 174-179.

1873 a CRCFP se queixava da falta de estradas, mas nem por isso se deixava de solicitar a construção de caminhos-de-ferro em determinadas áreas precisamente pelo facto de essa zona não estar servida de estradas (caso do Douro)³²². Em 1884, vinte anos depois das leis das estradas, o país usufruía de uma rede curta e insuficiente para atender a todas as necessidades, uma vez que a dotação financeira para este fim foi sempre reduzida. Notava-se também uma multiplicidade de pequenos lanços de acesso a linhas-férreas, sobretudo no litoral oeste e noroeste (onde se concentrava também o maior movimento comercial). O interior estava mal servido, mas era em torno das linhas-férreas que as estradas se concentravam (confirmando que os caminhos-de-ferro e as companhias atraíram a construção rodoviária), muito embora aquelas não estivessem de todo bem servidas de acessos rodoviários. Se no Alentejo, a maior benevolência do terreno facilitava o acesso aos caminhos-de-ferro, no norte verificava-se o inverso. É certo que as linhas internacionais só serviam praticamente os seus pontos extremos, mas também é verdade que se o seu potencial de serviço às regiões que atravessava não foi realizado, isso se ficou a dever à falta de estradas. Os concelhos e distritos podiam ter contribuído para uma melhoria do panorama dos acessos às estações, pois as estradas municipais estavam a seu cargo, de acordo com a lei. Contudo, o fundo municipal dedicado a este objectivo não poucas vezes era delapidado e desviado para outras obras públicas, perante a permissividade do parlamento que aprovava as necessárias autorizações³²³.

Os sucessivos governos (sobretudo progressistas) procuraram alterar a situação rodoviária em Portugal. Em 6-3-1880 uma proposta de lei tendente a concluir de uma vez a rede a cargo do estado era apresentada à câmara dos deputados, mas essa proposta não seria sequer discutida. Em 1886, os deveres rodoviários da administração central recrudescem quando o art.º 115.º do decreto de 24-7-1886 passa para os governos a responsabilidade sobre as estradas distritais³²⁴. No ano seguinte, nova medida é tomada pelos progressistas, através da lei de 21-7-1887, que pretendia construir a totalidade da rede de estradas reais e distritais em 18 anos. Este diploma previa uma remodelação das redes aprovadas, o que veio a acontecer por decreto de 21-2-1889³²⁵. O objectivo era fazer da estrada o substituto do caminho-de-ferro onde este não chegasse e complementá-lo onde não existisse. No entanto, nota-se ainda no plano a existência de algumas estradas paralelas a vias-férreas já existentes. Acautelava-se ainda a possibilidade de a estrada ser substituída por um caminho-de-ferro em leito próprio e tracção a vapor caso o empreiteiro assim o desejasse (concessões por 99 anos

³²² DINIS, 1915-1919, vol. 5: 207-208. DL, sessão da câmara dos deputados de 25-1-1867: 225-226 (Magalhães Aguiar).

³²³ NAVARRO, 1887. PORTUGAL, 1907. ALEGRIA, 1990: 161. Ver mapa 30-35.

³²⁴ COLP, 1886: 440. SERAFANA, 1932.

³²⁵ COLP, 1889: 138 e ss. Ver mapa 30-34d.

com divisão do lucro superior excedente a 6%). A ser aproveitado este artigo corria-se o perigo de se assistir a uma proliferação desregrada de caminhos-de-ferro³²⁶.

Na década de 1890 as dificuldades de investimento aumentaram. Procurou-se (decreto de 15-12-1894) proibir a concessão de novas estradas sem que as que estivessem em construção fossem concluídas, o que confirma que as estradas eram construídas sem regra. Porém, o realizado ficou muito aquém do desejado. É sintomático que no inquérito administrativo a que se procedeu após o decreto de 6-10-1898 muitos eram os concelhos (sobretudo no norte) que não pediam quaisquer caminhos-de-ferro, mas tão-somente estradas³²⁷. No início de novecentos, a situação estava longe de ser positiva, havendo “*estações no caminho de ferro do Douro, não procuradas por estarem completamente destituídas de comunicações*”³²⁸.

5.4.4.3 | TRANSPORTE MARÍTIMO E TRANSPORTE FÉRREO

Como vimos, o grande objectivo da política ferroviária nacional era trazer o movimento comercial europeu a Lisboa e seu porto, mas isto não era suficiente, pois era necessário introduzir melhoramentos também na infra-estrutura portuária. No entanto, Lisboa não era o único ancoradouro a desenvolver, se bem que fosse o primordial. Não podemos esquecer também que todas as regiões eram representadas no parlamento e tinham os seus grupos de pressão que obrigavam os executivos a não as votar ao esquecimento. Aliás, a mera existência de uma infra-estrutura portuária era já argumento para no parlamento se invocar a necessidade de se construir uma linha até esse ponto e consequentemente melhorá-lo³²⁹.

Tal como aconteceu noutras ocasiões, os primeiros projectos para obras de melhoramento em portos nacionais (incluindo ou não a sua ligação à ferrovia) precederam em largos anos as realizações. Para o caso da barra do Douro ou de Leixões, as primeiras ideias são anteriores ao século XIX. Na segunda metade de oitocentos, as propostas continuam a aparecer. Nos anos 1850 Rennie é incumbido do estudo de um novo ancoradouro em Leixões, sugerindo ainda uma ligação férrea da infra-estrutura à cidade. No parlamento chegaram a surgir algumas iniciativas. A primeira pela mão de Lopes Branco em 7-7-1868 para construir um porto em Leixões ligado à cidade por caminho-de-ferro. Onze anos depois (11-2-1879) surgiria uma proposta governamental no mesmo sentido da autoria dos ministros da fazenda e obras públicas. Adiantava-se como razão para a construção do porto de Leixões o progressivo desenvolvimento da viação acelerada em torno da cidade (o Porto era a testa de três linhas férreas, atraindo mercadorias de norte, sul e Espanha) e a incapacidade da

³²⁶ COLP, 1887: 309-310.

³²⁷ PORTUGAL, 1899a.

³²⁸ MENEZES, 1900: 4.

³²⁹ PINHEIRO, 1994. PEREIRA, 2011g.

barra do Douro para gerir todo o aumento de movimento decorrente. Com a nova infra-estrutura e sua conjugação com a rede baseada na Invicta, esperava-se aumentar o seu movimento comercial. Nenhum daqueles textos seria alguma vez discutido. À medida que a linha do Minho se ia aproximando da Galiza e de Vigo, crescia o receio de que este último ancoradouro pudesse roubar movimento ao Porto, motivando as solicitações de novos investimentos no Douro. Porém, mais rapidamente se concedeu uma nova linha (o prolongamento do caminho-de-ferro do Douro a Salamanca) do que se adjudicou obras em Leixões, muito embora sem um porto novo, o caminho-de-ferro de pouco valeria. A isto não terá sido alheia também a oposição movida pela ACP contra a pretensa deslocalização do movimento comercial do Porto para fora da cidade. Quando finalmente se propôs a construção em Leixões (17-3-1883), a ligação férrea à cidade e ao resto da rede foi descurada e permaneceu por realizar até ao fim do século³³⁰.

Em Lisboa vários projectos dos séculos anteriores e da primeira metade de oitocentos antecederam as realizações. Ao longo da segunda parte da centúria, a capital foi agraciada com algumas linhas-férreas, mas só por portaria de 16-3-1883 é nomeada uma equipa para estudar os melhoramentos necessários no porto de Lisboa. Tais obras eram tidas como indispensáveis para complementar as aberturas das linhas de Cáceres e Beira Alta, com as quais Lisboa ganharia prevalência sobre qualquer porto espanhol, pensava-se. Argumentava-se inclusivamente que melhoramentos realizados em Lisboa beneficiariam e protegeriam todo o país face à concorrência das docas espanholas. O objectivo da comissão passava por fazer convergir em Lisboa, quer pela margem norte, quer pela margem sul do Tejo, todos os caminhos-de-ferro que trouxessem movimento ao seu porto, onde o caminho-de-ferro desempenharia um papel fundamental numa primeira fase na construção e numa segunda fase na gestão logística do transporte, através da construção de uma linha marginal que atravessaria todo o ancoradouro, distribuindo o movimento por três estações (Sta. Apolónia, Alcântara e Rocha do Conde de Óbidos), um apeadeiro no Terreiro do Paço (ligado à carreira fluvial para a linha do Barreiro) e possivelmente uma terceira instalação na Alfândega. Pelo interior e também coadjuvando o trânsito portuário propunham uma linha de cintura pelo Rego e vale do Chelas. Um ano depois (25-4-1884) o projecto é proposto ao parlamento (pelo ministros Aguiar e Hintze), acabando a tarefa por ser entregue a Hersent. As obras não seriam concluídas e em termos férreos, a linha marginal ficaria por construir entre a alfândega e o cais do Sodré, como vimos³³¹.

Além de Porto e Lisboa, outros pontos da costa nacional possuíam ancoradouros que precisavam de obras e foram alvo de, pelo menos, projectos de conjugação com as vias-férreas. O caso mais paradigmático foi o da Figueira, que se tornou testa de uma linha até Espanha (Beira Alta), apesar de não possuir qualquer possibilidade de vir a ser um grande porto internacional pelas suas

³³⁰ LOUREIRO, 1904-1909. RENNIE, 1856. PEREIRA, 2012g. PEREIRA, 2011g. SOUSA & ALVES, 2002.

³³¹ COMISSÃO..., 1885. GUERREIRO, 1883. SILVA, 1885. LOUREIRO, 1904-1909. PEREIRA, 2011

próprias limitações hidrográficas. Depois de adjudicadas as vias-férreas de Beira Alta e oeste, procurou-se realizar obras no porto de Buarcos. O deputado que propôs tal melhoramento (Pereira dos Santos) não era nada inocente na matéria. Era engenheiro, mas natural e eleito pela Figueira da Foz³³². Pouco ou nada se fez e em 1899 surgiam queixas no parlamento contra os obstáculos que esta barra levantava a navios de pequena tonelagem, “*resultando d’esto facto gravissimos prejuizos, porque, sendo a Figueira da Foz testa da linha da Beira Alta, é por aquelle porto que se faz a comunicação para o centro do paiz*”³³³.

No Minho, tentou-se também associar caminhos-de-ferro e portos. O deputado vianense Pereira da Cunha fazia da doca de Viana do Castelo o verdadeiro auxiliar da cidade do Porto, procurando assim justificar a precisão de uma linha pelo Minho, servindo a sua cidade. Mais tarde, o porto de Viana e a sua ligação a Espanha serviu de motivo para justificar a linha do Lima. No entanto, a verdade é que aquele embarcadouro estava em ruína desde o século XVIII e só em 1888 se iniciaria a ligação da doca ao caminho-de-ferro, numa altura em que o seu movimento há muito havia decaído³³⁴. Um pouco mais a sul, o porto de Esposende estava também completamente arruinado, mas nem por isso deixou de ser visto como término de uma ligação a Braga proposta, como vimos, pelo engenheiro Pereira Dias (o mesmo sucedendo em relação à linha do Vouga e ao porto de Aveiro, mais a sul)³³⁵. Ainda no Minho, tínhamos os portos de Vila do Conde e Varzim, que como portos de segunda ordem eram também servidos por uma linha de igual importância. Maior problema era o facto de o caminho-de-ferro da Póvoa ter estado longos anos sem se ligar à praia, não facilitando assim o transporte piscatório³³⁶.

A sul, as propostas para melhorar e desenvolver o embarcadouro do Barreiro ou alterar o término das linhas do sul e sueste dominavam as preocupações gerais. Naquela localidade “*o acesso dos passageiros, vindos de Lisboa por barco, era deficiente e incómodo, uma vez que obrigava a percorrer a pé uma grande distância, havendo ainda que utilizar barcos mais pequenos, para se alcançar por fim a estação ferroviária*”, dada a pouca profundidade do canal de acesso. Além disso outros defeitos faziam desta estação um caso de *patologia ferroviária* na expressão de Fernando de Sousa. Do lado da capital, a estação fluvial da linha do sul tinha também fracas condições e faltava-lhe a ligação a Sta. Apolónia³³⁷. Como vimos, procurou-se prolongar a linha do sul até a fazer estacar em Cacilhas, mas a tentativa de Filipe de Carvalho enredou-se nas malhas da política. Anos mais tarde essa ligação seria considerada prioritária pela comissão encarregada por Elvino de Brito

³³² DCD, 29-1-1883: 183-184. Ver anexo 7.

³³³ DCD, 10-6-1899: 4 (Oliveira Matos).

³³⁴ DL, sessão da câmara dos deputados de 9-3-1864: 734-736. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 94 e ss. e 115 e ss. PEREIRA, 2011a.

³³⁵ DCD, 10-4-1880: 1340-1342. DIAS, 1881. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 147-154.

³³⁶ LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 173 e 184-196. SOUSA, 1940b.

³³⁷ CALIXTO, 1969: 13. Ver também SOUSA, 1904a. SOUSA, 1904b. SOUSA, 1948.

para definir a rede complementar ao sul do Tejo³³⁸. Em Setúbal, a estação “*permaneceu empoleirada em bonita situação para se disfrutar largo panorama da cidade e do vale feracíssimo que a antecede, não, porém, para servir qualquer tráfego marítimo*”³³⁹. No Alentejo, a preocupação em dar uma saída portuária à rede do sueste não se mostrou tão premente. À excepção as propostas para ligar Beja a Sines ou Vila Nova de Milfontes incluídas nos planos de rede geral dos anos 1870 e de final do século, nada mais se propôs. A situação alterar-se-ia com a inclusão da linha do Algarve na rede. Quando a sua construção começou a tornar-se realidade, surgiram também as propostas para a complementar com portos de qualidade no litoral algarvio desde pelo menos 1879. Os propugnadores deste melhoramento eram invariável e naturalmente deputados com interesses políticos ou de afinidade na região (Luís de Bivar, Sárra Prado e o visconde de Silves)³⁴⁰.

No final do período em estudo, as vias-férreas que se ligavam ao litoral não foram complementadas com melhoramentos nos ancoradouros onde terminavam, apesar de uma grande parte da estratégia da política ferroviária nacional assentar numa boa conjugação entre caminhos-de-ferro e portos. O país precisava de portos, mas também precisava de caminhos-de-ferro, estradas, faróis, pagar os encargos dívida, cobrir as despesas correntes e simplesmente não havia dinheiro para tudo. Por outro lado, o grande objectivo era conectar Espanha e a Europa com Lisboa, e o porto da capital estava dotado de boas condições naturais, pelo que o seu melhoramento não era tão premente. Tendo em conta que a prioridade do investimento ia para esta infra-estrutura, todas as outras tiveram de esperar. Finalmente, ao longo da segunda metade do século, o movimento nos portos de Lisboa, Porto e Setúbal aumentou, graças ao movimento externo que continuou a ser feito maioritariamente por via marítima. Isto pode ter desincentivado as melhorias nestes portos e consequentemente nos restantes, que paulatinamente foram perdendo as suas funções comerciais internas e externas, apesar de servidos de caminho-de-ferro, que, por sua vez, os ia substituindo no tráfego interno³⁴¹.

5.5 | O PAPEL DO ESTADO

Em muitos países entendia-se que a construção e exploração de caminhos-de-ferro não seria exequível se não contasse com apoios do estado. Aliás, as doutrinas de Saint-Simon e de Chevalier que desembocaram no conceito de *estado-engenheiro* apontavam precisamente neste sentido. Era o que se admitia em Espanha e em França, não fazendo sentido que em Portugal se pensasse de forma diferente³⁴². Restava saber até que ponto esse apoio devia ir e de que modo. Que forma deveria

³³⁸ PORTUGAL, 1899b. PORTUGAL, 1901. Ver mapa 30-30m.

³³⁹ SOUSA, 1932: 617.

³⁴⁰ DCD, 11-2-1879, 4-5-1883 e 6-2-1888: 397-398, 1381 e 338. SOUSA, 1904a.

³⁴¹ ALEGRIA, 1985. ALEGRIA, 1990. MATA & VALÉRIO, 1993. PEREIRA, 2012g.

³⁴² MACEDO, 2009: 118-119. MATEO DEL PERAL, 1978: 133 e ss.

assumir o auxílio e que outras regalias poderiam ser atribuídas às empresas? Poderia o estado assumir os encargos da construção e exploração? Estes e outros aspectos serão tratados nos parágrafos seguintes. Em termos da intervenção financeira, a análise será muito menos detalhada, pois as fontes usadas não são as melhores para tratar este tema, além de que já outras teses de doutoramento se debruçaram intensivamente sobre este aspecto da história ferroviária nacional.

5.5.1 | COMO FINANCIADOR

Embora se considerasse que o investimento em caminhos-de-ferro podia promover o crescimento económico, entendia-se que para isso acontecer era necessário existir capital suficiente a nível interno para financiar a sua construção, saldo positivo nas contas públicas ou capacidade de levantar dinheiro a juro baixo, condições que não se aplicavam a Portugal. Entrava-se assim num ciclo vicioso que só seria quebrado através de investimento estrangeiro apoiado financeiramente pelos poderes públicos, fenómeno que se verificou de resto em outros países³⁴³. O já muitas vezes citado Albino de Figueiredo admitia na sua obra de 1851 a entrega da construção e exploração de vias-férreas a companhias privadas auxiliadas pelo estado, uma vez que este não tinha as finanças organizadas para assumir tal tarefa, pelo que devia resumir a sua acção ao auxílio e fiscalização do trabalho dos privados. Para isto, o recurso ao crédito era incontornável, podendo ser realizado através de obrigações do tesouro (*bilhetes de renda*, que poderiam funcionar como moeda) e através da criação de um fundo de amortização constituído por várias rendas estatais criado exclusivamente para obras públicas. Tempos depois, a comissão Hislop advertia que nenhuma companhia conseguiria sozinha angariar o capital necessário para construir e explorar um caminho-de-ferro, pelo que aconselha o recurso à garantia de juro³⁴⁴.

Em Espanha tinha-se percebido isso mesmo uns anos antes: a construção devia ser entregue a companhias auxiliadas pelo tesouro, dada a incapacidade financeira deste para assumir a totalidade do encargo³⁴⁵. Tal confissão nem era necessária, pois os investidores sabiam perfeitamente que um investimento deste género em países periféricos seria de rendimento duvidoso. O próprio Stephen son concluía isso quando visitara Espanha. Emular o que se fizera em Inglaterra ou nos Estados Unidos da América era impossível. Naquele país, após o sucesso da linha de Liverpool a Manchester, instalou-se uma febre ferroviária movida exclusivamente pela iniciativa privada (o governo

³⁴³ MENDONÇA, 1856. SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]. PINHEIRO, 1986: 267 e 412-417. PINHEIRO, 2008: 119 e ss. SILVA, 2011: 2.

³⁴⁴ ALMEIDA, 1851: 31-36, 45-59, 61-65 e 67-76. SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop].

³⁴⁵ MATEO DEL PERAL, 1978: 51-57. WAIS, 1943: 151-158.

limitava-se a fazer concessões, a zelar pela segurança pública e por princípios gerais de interesse público e a fixar tarifas máximas), que estendeu uma enorme malha por todo o país³⁴⁶.

Já em França, desde 1830 se defendia a intervenção do estado através da concessão de garantias de juro ou subvenções quilométricas ou através da construção de parte das obras. Ao governo cabia apenas o direito de resgate após 15 anos de actividade. Os engenheiros das pontes e calçadas tinham opinião diferente, defendendo um domínio completo por parte dos poderes públicos, porque achavam que os privados não tinham dinheiro para tal e porque os caminhos-de-ferro deviam satisfazer a prosperidade geral. Em 1838 surgia mesmo um projecto de lei neste sentido, mas é recusado pelo parlamento. Todavia, a abertura dos primeiros 500 km de vias-férreas é sustentado sem qualquer apoio público, até que a eclosão da crise no ano seguinte inviabiliza muitas das linhas então inauguradas e força o governo a intervir com garantias de juro e outros incentivos. A partir da lei de 11-6-1842, o estado assume um maior papel no sector: definia a rede (centrada em Paris) e assumia as infra-estruturas de base, deixando o assentamento dos carris e a compra do material circulante ao encargo das companhias. Apesar de a relação entre o sector público e o privado ser marcado pela desconfiança, a rede francesa conhece novo crescimento entre 1843 e 1846 que só é travado pela crise de 1846-1848. Com a reimplantação da república, o governo propõe-se resgatar todas as linhas, mas tal ameaça revela-se impossível de concretizar em termos jurídicos e financeiros e sobretudo após as jornadas de Junho concederem uma toada conservadora ao regime. Volta-se à noção de cooperação entre estado e iniciativa privada através de concessões temporárias de 99 anos, de ajudas financeiras e da formação de monopólios regionais em troca de um maior peso do governo na gestão das companhias. O império, estabelecido desde 1851, reforçou a política cooperativa que vinha de trás. Nos anos seguintes, surgiram seis grandes companhias ferroviárias (norte, este, oeste, Paris-Orleães, Paris-Lyon-Mediterrâneo e sul), cada uma delas servindo a sua zona de acção exclusiva e beneficiando de garantias de juro. Em resultado, entre 1854 e 1867 a rede férrea francesa conheceu um enorme crescimento³⁴⁷.

O estado belga, depois de construir as linhas principais, chamou a atenção dos investidores privados. Entre 1835 e 1837, 34 concessões são requeridas, mas à medida que os resultados financeiros das linhas públicas decepcionavam, o ânimo dos capitalistas murchava. Em 1843, perante a necessidade de continuar a construção e face à incapacidade financeira do estado, os belgas emitiam nova lei que beneficia a iniciativa privada. Pela primeira vez, punha-se em discussão a possibilidade de conceder subsídios. Falou-se em conceder um empréstimo às companhias (positivo, por um lado, porque a empresa dispunha logo do dinheiro necessário para executar as obras; negativo, por outro,

³⁴⁶ SOUSA, 1915b. SOUSA, 1940a. SOUSA, 1941c. MONTENEGRO, 1891.

³⁴⁷ CARON, 1997-2005, vol. 1: 28-30, 34, 92, 95-96, 140-143, 172-185, 191 e 198-211, 231-232 e 402. ARMAND, 1963: 37-40, 57-62. CAMERON, 1961: 205-207 e 213 e ss. Ver anexo 9.

por impor uma dívida à organização nascente); em entregar subvenções quilométricas (desonerava a companhia, mas endividava o estado sem nenhum ganho financeiro em troca); na possibilidade de o governo adquirir acções das companhias; ou em atribuir uma garantia de juro (a melhor opção por permitir o reembolso dos capitais gastos pelo tesouro). No entanto, não se chegou a um consenso, em virtude das consequências que tais medidas pudessem infligir às depauperadas finanças públicas belgas. Em todo o caso, os investidores ingleses apareceram, mas pouco fizeram e o estado, pela lei de 20-12-1851, prorrogou prazos, tomou a exploração ou concedeu garantias de rendimento, o que estimulou a iniciativa privada a investir. Entre esta data e 1870, formaram-se cerca de 50 novas companhias que até 1874 construíram 2 600 km de caminhos-de-ferro³⁴⁸.

Na futura Alemanha, a maior parte do esforço foi também feito por privados auxiliados pelos governos que ou entravam no capital das companhias ou lhes concediam garantias de rendimento³⁴⁹. Em Espanha, como já vimos num capítulo anterior, também se combinaram os esforços entre capitais públicos e privados, dependendo o zelo do estado da sua saúde financeira.

Em 1856, em Portugal, Watier entendia que os caminhos-de-ferro custariam muito dinheiro e ofereceriam um lucro reduzido. Não deixariam de ser um bom negócio para o país, porque iriam desbloquear muitas riquezas, mas para a companhia que os explorasse seria ruinoso, salvo se o estado a auxiliasse fortemente. No parlamento, o par Ferrão reconhecia também que o recurso ao crédito para pagar subvenções às empresas era incontornável. Embora preferisse a construção e exploração directa pelo estado, admitia que tal não era possível em virtude da situação financeira do erário público, ao qual podemos juntar a incipiência do sistema bancário nacional. Ao mesmo tempo também se entendia que o país não dispunha de capacidade técnica para assumir a obra (se o fizesse, gastaria mais dinheiro e demoraria mais tempo a concluir os trabalhos). Nestes moldes, o recurso ao *know-how* estrangeiro, auxiliado financeiramente pelo governo com capitais obtidos fora de Portugal era algo de incontornável³⁵⁰.

O contrato assinado com Hislop previa o pagamento de uma garantia de juro, mas uma vez que a linha nunca foi aberta, nunca se efectivou. Antes, o governo fora também forçado a subscrever um terço do capital da CCP de modo que esta pudesse ter disponibilidades suficientes para dar início aos trabalhos. Nos anos seguintes, a necessidade de atrair o investimento estrangeiro determinou a continuação da política de auxílios, uma vez que as taxas de lucro esperadas eram muito baixas. Do lado do governo esperava-se que o seu investimento fosse ressarcido com o desenvolvimento da

³⁴⁸ CAMERON, 1961: 308-310. HERTEN et al., 2001: 22-24, 26-27, 71-78, 98-107 e 111. LAFFUT, 1983: 205-207. Ver anexo 9.

³⁴⁹ FREMDLING, 1983: 122.

³⁵⁰ DG, sessão da câmara dos pares de 18-5-1857 e 28-3-1859: 663 e 571-572. WATIER, 1860: 81-82. ALEGRIA, 1990. MATOS & DIOGO, 2007. PINHEIRO, 1992a: 174.

actividade económica graças aos caminhos-de-ferro e, numa menor dimensão, com os impostos cobrados sobre o tráfego e com os serviços gratuitos exigidos aos concessionários³⁵¹.

Para levantar as quantias necessárias para o pagamento dos subsídios, os sucessivos governos recorriam normalmente à emissão de títulos de dívida, cujo juro e amortização seriam garantidos pelos impostos, porque “*criar do nada só Deus, e parece que não obrou o milagre senão uma vez*”³⁵². O imposto era uma forma de dividir o encargo por todo o país e de espraia-lo por várias gerações. Contudo, o pagamento por todos de um melhoramento que só serviria no curto prazo alguns fomentava o sentimento de injustiça. Sousa Brandão ainda chegou a sugerir que os concelhos atravessados pelo caminho-de-ferro pagassem uma contribuição própria, enquanto que no Alentejo, os concelhos de Évora e Beja ainda se comprometeram a entregar parte da subvenção destinada a construir os caminhos-de-ferro até àquelas localidades, mas estas foram soluções que nunca foram aplicadas (o mesmo aconteceu, curiosamente, em Espanha)³⁵³. O recurso ao imposto tinha ainda outro inconveniente que era o de espicaçar a oposição, que “*nas Thermopylas do imposto continuar[ia] a oppor-[se] às tendencias dos Xerxes dos tributos que não forem justificados*”³⁵⁴. Ao mesmo tempo dava também força ao argumento da necessidade de *economias*, de fortalecimento do crédito nacional e de combate ao défice.

A emissão de dívida foi a grande ferramenta usada pelos governos entre 1859 e 1870³⁵⁵. Além desta, havia outras possibilidades, se bem que remotas. Vimos como o fundo especial de amortização chegou a ser utilizado para outras linhas que não a do norte, mas esta era uma situação excepcional, uma vez que não havia *fundos de amortização* ilimitados para o estado expropriar e aplicar a seu bel-prazer. Outra hipótese era fazer reduções orçamentais que seriam canalizadas para o caminho-de-ferro, como era proposto, por exemplo, por José Estêvão (na sua proposta de construção da linha do norte) ou por Fontes em 1852³⁵⁶. Em 1857, Ferrão apresenta uma outra proposta para dotar o governo de meios suficientes para com celeridade construir as obras públicas de que o país necessitava, sem recorrer a impostos ou títulos de dívida. Propunha a contracção dum empréstimo nacional junto dos cidadãos nacionais (dependendo a contribuição de cada um do seu rendimento ou posição social) com aplicação exclusiva a caminhos-de-ferro, estradas, pontes, canais, docas e penitenciárias. O reembolso far-se-ia ou por inscrições ou por duodécimos sem juro passados cinco anos a contar da aprovação da lei. Para garantir o reembolso expropriavam-se (com indemnizações pagas em títulos de dívida) os bens das corporações de mão-morta. Concluídas as obras, as cortes designa-

³⁵¹ PINHEIRO, 2008: 119-133.

³⁵² Apud. MÓNICA, 1996: 139 (António Lopes de Mendonça)

³⁵³ BRANDÃO, 1860. ARTOLA, 1978: 343-346.

³⁵⁴ DCD, 25-4-1857: 311 (Azevedo e Cunha).

³⁵⁵ PINHEIRO, 1986.

³⁵⁶ PEREIRA, 2008: 78-79. PINHEIRO, 2008: 119 e ss. Ver anexo 18.

riam o momento em que este empréstimo nacional deveria cessar, ser substituído ou reduzido. As somas pedidas pelo ministério das obras públicas seriam fiscalizadas por uma comissão parlamentar, sendo que nenhuma soma poderia ser desviada do seu destino³⁵⁷.

Em 1865, surgiu uma nova forma de financiar o investimento em caminhos-de-ferro. A renegociação do contrato com a SEPRC concedia ao estado um crédito de perto de 3 000 contos, que evitaria ou pelo menos diminuiria a necessidade de emitir mais dívida a curto prazo, de tal forma que a proposta de lei que aprovava o novo acordo derogava todas as autorizações para a criação de títulos de dívida. No entanto, esta solução revelou-se infrutífera quando a SEPRC não cumpriu a sua parte do acordo. Entretanto, a pressão movida por esta companhia e pela CRCFP juntos dos mercados financeiros europeus, aliada à crise do segundo quinquénio da década de 1860 impede os governos de colocar mais dívida. Sem dinheiro, a alternativa era parar a construção. Mas como *parar era morrer*, necessário se tornou arranjar uma alternativa, que passou pela construção pelo estado através da emissão de obrigações, que representavam os fundos aplicados à empreitada, tendo nessa construção e no rendimento da sua exploração o seu penhor. As obrigações tinham vantagem sobre os títulos de dívida pois eram aplicados directamente aos caminhos-de-ferro, não alterando à partida a sua cotação nos mercados financeiros. Por outro lado, poderiam cativar a poupança para actividades produtivas e não para financiamento da dívida. O juro era também atractivo, mas pago quando a obra já estivesse mais adiantada. Deste modo adiam-se os encargos para um momento em que o investimento já os podia ajudar a pagar (filosofia que se procurou manter nos anos seguintes). Era uma ideia importada com algum atraso de Espanha que por lei de 22-5-1859 criara as obrigações do estado para financiar caminhos-de-ferro, que, porém – e aqui residia a diferença –, eram construídos por privados. Na altura, o estratagema foi um sucesso, porque os títulos gozavam da mesma segurança e do mesmo crédito que as inscrições³⁵⁸. Apesar de algumas críticas, este método seria sugerido algumas vezes no parlamento para financiar outras vias-férreas: em 1875, para a linha do Corgo; em 1878 para a linha da Beira Alta (na hipótese de ser construída pelo estado), em 1880 e 1883, para os prolongamentos das linhas do sul e sueste a Chança, Espanha e Faro. Até 1878, os caminhos-de-ferro são financiados através de obrigações, não sendo necessário recorrer à dívida externa. Vivia-se a fase da grande expansão bancária em Portugal, com capital suficiente para as necessidades nacionais³⁵⁹. No caso dos caminhos-de-ferro do sul, depois da *nacionalização*, aplicou-se também uma outra receita no seu prolongamento: os seus próprios rendimentos. Naturalmente, o ritmo da construção era proporcional ao dinheiro que se aplicava e assim sendo, este caminho-de-ferro cresceu muito lentamente.

³⁵⁷ DG, sessão da câmara dos pares de 27-4-1857: 538-540.

³⁵⁸ MATEO DEL PERAL, 1978: 143-157. PINHEIRO, 1986: 431.

³⁵⁹ PINHEIRO, 1986. VALÉRIO, 2006c: 131 e ss.

Com o contrato para a construção da linha da Beira Alta, volta-se ao recurso aos títulos da dívida, numa altura em que em Espanha se fazia o mesmo, se bem que a entrega dos apoios fosse feita em metálico e não em papel (em troca de uma redução da subvenção a pagar)³⁶⁰. Apesar de terem surgido outras hipóteses, estas eram excepções à regra da dívida pública. Para pequenas intervenções ou para complemento das despesas, podia-se desviar verbas ou créditos do orçamento do ministério respectivo (foi o que aconteceu na linha do Algarve e no prolongamento da linha do Douro). As obrigações eram sugeridas, mas só foram usadas na conclusão das linhas do Minho e Douro. Em 1881, o governo progressista propõe a aplicação de impostos específicos à construção de várias linhas: para a linha de Sintra lançar-se-ia um adicional às contribuições impostas aos concelhos de Lisboa, Belém e Sintra; para a conclusão das linhas do Alentejo, um imposto sobre a cultura do arroz e sobre a importação de cereais estrangeiros, que serviria de base à contracção de um grande empréstimo. Porém, estas propostas não seriam discutidas e as medidas seriam descartadas, tal como as anteriores tentativas de angariar capital através de impostos locais.

Na angariação de capital seguiu-se assim o princípio que pautou o pensamento económico português: soluções variáveis que dependiam das circunstâncias³⁶¹. Em 1882, Fontes resumia bem o pensamento que presidira à acção dos governantes nacionais até então: *“a verdade é que os homens publicos, que sustentam uma certa opinião, e ficam constantemente presos a ella são verdadeiramente coherentes, embora reconheçam que erraram; mas eu creio que fazem um pessimo serviço a si e ao seu paiz quando, reconhecendo o erro, persistem n’elle”*³⁶².

Neste aspecto, os regeneradores sempre se mostraram mais à vontade para decretar despesas, uma vez que foram os primeiros a tomar as rédeas do governo após o golpe da regeneração. Para eles, o défice e o custo da falta de transportes eram razões mais que suficientes para investir. As restantes forças políticas eram mais ponderadas, mas percebiam que não podiam seguir outra senda, sobretudo depois da experiência reformista nos finais da década de 1860. Por outro lado, as obras públicas, sobretudo os caminhos-de-ferro, eram uma forma de justificar a chegada de dinheiro que poderia depois ser aplicado a outras necessidades do momento. Neste sentido, o défice era comparado ao *“arco triumphal da Rua Augusta (riso). O arco triumphal da Rua Augusta é uma obra que nunca acaba, nem deve acabar E nem deve acabar, porque á sombra d’aquella obra têm-se feito, e podem ainda fazer-se, muitas obras boas e uteis. O deficit está exactamente no mesmo caso. No momento em que o deficit acabe, não sei se certas cousas muito interessantes ao fomento, ao progresso e ao desenvolvimento dos interesses materiaes do paiz se poderão fazer”*³⁶³.

³⁶⁰ ARTOLA, 1978: 349-352. MATEO DEL PERAL, 1978: 143-157.

³⁶¹ BASTIEN, 2001.

³⁶² DDP, 22-4-1882: 482.

³⁶³ DL, sessão da câmara dos deputados de 2-5-1865: 1161 (Belchior José Garcês).

No final do século, os governos viram-se na circunstância de não dispor de acesso a capital estrangeiro e tiveram mais uma vez de improvisar. A solução para a continuação da construção ferroviária foi recorrer às receitas próprias dos caminhos-de-ferro, mas em vez de serem usadas directamente na ampliação e melhoramento da rede, deveriam ser englobadas num fundo financeiro, juntamente com outros rendimentos associados ao negócio ferroviário (fora de tráfego, depósitos, subsídios de corporações locais), que deveria ser usado directamente na construção/reparação das linhas ou indirectamente servindo de garantia para contracção de um grande empréstimo³⁶⁴. A união (das receitas) fazia a força. Esta ideia seria aprovada pelo parlamento, transformada em lei de 14-7-1899 e ficaria disponível para a expansão da rede nos anos seguintes³⁶⁵.

5.5.1.1 | TIPOS DE SUBSÍDIO

Para auxiliar os concessionários de caminhos-de-ferro os governos recorriam a dois tipos de subsídios: a subvenção quilométrica e a garantia de juro ou rendimento. Além destas, havia uma panóplia de outros apoios desde a isenção de determinados impostos, à abolição de direitos alfandegários sobre material para a construção e exploração da linha, passando pela declaração de utilidade pública nos processos de expropriação, pela cedência gratuita de terrenos e seus materiais pertencentes ao estado por onde passasse a linha ou pela concessão de uma zona de protecção contra linhas paralelas (tal como se fazia no país vizinho, à excepção da concessão da zona de acção exclusiva)³⁶⁶. O estado ainda chegou a investir directamente no capital de uma companhia (CCP), subcrevendo parte do seu capital, mas esta medida foi caso único. Em contrapartida, a empresa comprometia-se a devolver o domínio efectivo do caminho-de-ferro ao governo passado um determinado prazo, normalmente 99 anos, que poderia ser encurtado através da remição da linha, mediante o pagamento de uma anuidade até ao fim da concessão.

De qualquer modo, a garantia de juro ou rendimento e a subvenção quilométrica eram os principais apoios que o governo poderia conceder a companhias privadas. Pela primeira, o estado assegurava à concessionária uma verba anual líquida predefinida ou correspondente a uma percentagem do capital investido na construção da linha durante um prazo fixo. Tinha a vantagem de adiar os encargos do tesouro para quando a linha já estivesse em exploração, de os dividir por um largo período de tempo e de os tornar mais leves ou até mesmo nulos, tudo dependendo do comportamento da exploração: se o rendimento atingisse os 2% e a garantia fosse de 6%, o governo só entraria com 4%; se o rendimento ultrapassasse os 6%, tudo dependia do acordado, mas normalmente o

³⁶⁴ PORTUGAL, 1898

³⁶⁵ FINO, 1883-1903, vol. 3: 488-495.

³⁶⁶ ARTOLA, 1978: 366-371 e 519. MATEO DEL PERAL, 1978: 159.

excesso era dividido em partes iguais por estado e companhia. Nada ficava previsto em caso de rendimento líquido negativo, o que não deixa também de ser demonstrativo da expectativa em relação ao negócio ferroviário. Quando a linha do Tua foi inaugurada e os seus primeiros meses de exploração deram prejuízo, a CNCF pretendia que o estado juntasse o défice aos 5,5% de garantia de rendimento líquido, mas o governo recusa, apenas assumindo o valor assegurado por contrato³⁶⁷. De todo o modo, e partindo do princípio que o rendimento da linha seria sempre positivo, a saúde financeira da companhia ficava acautelada. A desvantagem deste método era desincentivar a concessionária a executar uma construção e uma exploração competentes.

A forma de cálculo da verba garantida sofreu alterações ao longo do tempo. Inicialmente era uma mera percentagem sobre o capital investido (cujo valor era prefixado por lei). Na renovação do contrato com a SEPRC resolveu-se garantir uma verba bruta fixa, mantendo-se dependente da concessionária a gestão da despesa e consequentemente do rendimento líquido. Embora a companhia fosse obrigada a manter um certo número de viagens por dia, era-lhe possível reduzir a oferta ao mínimo, diminuindo a sua despesa em prejuízo do serviço público e aumentando assim o seu lucro. Esta opção não vingou e voltou-se a usar o capital investido como base de cálculo nas propostas que iam sendo discutidas no parlamento (na eventual concessão fixava-se o custo quilométrico ou era o seu valor que servia de critério à atribuição em concurso). A partir de 1880 a despesa passou a ser uma variável a ter em conta no cômputo do rendimento líquido garantido. Normalmente, era fixada num mínimo de 40% do rendimento bruto, garantindo-se assim que a empresa não pouparia na exploração com prejuízo do serviço, em virtude de ter certificada uma verba dos cofres públicos. Se a empresa gastasse mais, em teoria, poderia oferecer um serviço melhor sem risco. No entanto, não era certo que essa despesa redundasse numa melhoria ou aumento da oferta. Por isso e para impedir que a concessionária abusasse desta regalia estabelecendo despesas sem justificação (cobertas pela garantia de rendimento), resolveu-se limitar também o valor máximo da despesa. Surgiu ainda mais uma cláusula no sistema de garantias de rendimento que limitava o desembolso efectivo a uma percentagem menor do capital. Se, por exemplo, a garantia fosse de 6% e o rendimento atingisse os 2,5%, o estado mantinha a obrigação de entregar uma determinada quantia à empresa, mas essa quantia era limitada ao estabelecido contratualmente (usualmente 2% ou 3% do capital investido). Era uma forma de incentivar a empresa a realizar um melhor serviço.

A subvenção quilométrica era a outra forma de auxílio que o estado oferecia às companhias. Consistia na entrega de uma quantia durante a construção, que teoricamente montava a metade do orçamento, mas que na prática (por aumentos dos preços e por erros de cálculo nas previsões de custos) cobriam menos que essa percentagem do custo total da obra (o que impunha a emissão de

³⁶⁷ FINO, 1883-1903, vol. 2: 245-246.

obrigações)³⁶⁸. Podia ser encarado como uma forma de entrada no capital da empresa, que reduziria os encargos da companhia, o que traria impacto sobre o cálculo do lucro líquido. Tinha a vantagem de ser uma despesa certa e fixa, no entanto castigava o orçamento de forma mais severa e num prazo mais curto. Por outro lado, a fiscalização podia ser relaxada porque, teoricamente, seria do interesse da própria companhia construir bem para explorar melhor.

Combinando estas duas formas, um sistema misto (garantia de juro e subvenção quilométrica) chegou a ser sugerido na primeira discussão do prolongamento até Évora (1858) e mais tarde na alteração que os históricos pretendiam impor ao contrato Peto. O governo entregava uma subvenção de 20 contos/km e garantia à empresa do britânico um juro de 6,5% computado sobre um custo quilométrico de 30 contos (num total de 328 km). O sistema misto seria condenado pelas comissões parlamentares e nunca mais seria recuperado³⁶⁹.

Para a escolha de um método em relação ao outro, tudo dependia das perspectivas de exploração. Em linhas que se esperavam de alto rendimento por servirem um movimento já existente, o ideal seria a garantia de juro (foi o que aconteceu com a linha do Minho, por exemplo, cujas propostas nas décadas de 1850 e 1860 foram recusadas por solicitarem uma subvenção ao quilómetro). Nas que se destinavam a criar movimento, o ideal seria conceder subsídio quilométrico. No entanto, era difícil, para não dizer impossível, como vimos, fazer cálculos certos em relação aos rendimentos previsíveis das linhas. Os governos foram-se movendo neste campo por convicções e percepções possíveis da realidade, de acordo com as circunstâncias de momento. O exemplo vindo de Espanha sugeria também esta submissão às conjunturas correntes. Neste país, na década de 1840, começou-se por se conceder garantias de juro. Em 1849-1850, é esse o auxílio (no valor de 6%) dado ao caminho-de-ferro de Langreo e determinado na lei de Seijas Lozano, muito embora algumas facções preferissem a subvenção quilométrica (porque a garantia poderia ser adulterada graças a truques contabilísticos) e até mesmo as concessões perpétuas e sem qualquer auxílio estatal. Prevvia-se também que se o rendimento da linha superasse os 8%, o excesso seria dividido com o estado até ao reembolso total das quantias pagas pelo governo. Além da garantia, entregar-se-ia 1% à laia de amortização do capital até ao fim da concessão. Se compararmos com o contrato com a CCP vemos que eram muitas as semelhanças³⁷⁰.

Com o passar do tempo e à medida que as expectativas em relação ao rendimento das linhas baixavam, foi-se optando pela subvenção, seguindo-se aliás o que também se fazia em Espanha depois da lei geral de 1855³⁷¹. Quando a iniciativa privada deixou de mostrar interesse ou capacida-

³⁶⁸ SANTOS, 2011a: 115.

³⁶⁹ PEREIRA, 2008: 59 e ss., 122 e 126 e ss.

³⁷⁰ COMÍN COMÍN et. al., 1998, vol. 1: 51-55. MATEO DEL PERAL, 1978: 133-143. MORAL RUIZ, 1979: 114. SOUSA, 1940a. Ver anexo 18.

³⁷¹ DCD, 16-3-1860: 150 e ss. FINO, 1883-1903, vol. 1: 139 e 159. ARTOLA, 1978: 355-356 e 520. Ver anexo 18.

de para continuar a construção, surgem algumas propostas garantindo um rendimento às companhias concessionárias, mas nenhuma delas se tornaria real e o estado assumia temporariamente a responsabilidade de continuar o assentamento de carris (linhas do Minho e Douro e prolongamentos do sueste). Regressadas as condições propícias ao investimento privado, voltava-se a falar em subsídios a companhias, ao mesmo tempo que surgiam alguns projectos que nada exigiam do governo e outros pediam que o estado tomasse conta da edificação de alguns troços. Surgem algumas ideias para assegurar um juro mínimo aos investidores, mas os regeneradores no governo voltavam a apostar na subvenção quilométrica, o auxílio graças ao qual tinham sido abertos três caminhos-de-ferro. É essa a forma escolhida nos concursos para adjudicação da linha da Beira Alta (quer os que ficaram desertos, quer o que foi ganho pela SFP), se bem que se tenha intentado adiar o pagamento dessa subvenção para o fim das obras (deste modo, o governo que contratava podia não ser o que pagava, o que do ponto de vista político podia ser um trunfo). A CCFBA (entretanto formada pela SFP) recusou aceitar estas condições, acabando por ser paga durante o decurso da tarefa. O recurso a este método era incontornável, porque a subvenção quilométrica possibilitava à empresa concessionária não ter de levantar tanto capital durante a construção, no entanto a CCFBA seria a última companhia a beneficiar deste tipo de apoio.

Os progressistas, sempre tão críticos da gestão regeneradora, tinham de inovar em algum aspecto quando chegaram ao poder nos finais da década de 1870. Optaram assim pela garantia de juro que, teoricamente, se adaptava melhor à sua política mais austera, uma vez que no médio e longo prazo acabaria por não custar nada aos cofres públicos em virtude da esperada partilha do excesso de rendimento entre estado e companhias. A escolha não se ficou a dever somente a uma filosofia política própria, mas também à pressão das companhias que não aceitavam qualquer outro auxílio que não a garantia de juro³⁷². Foram também os progressistas que engendraram a garantia de juro limitada a um determinado valor, mais uma vez para se distanciarem dos opositores e procurarem um sistema que exigisse um menor esforço financeiro do estado e que fosse capaz de completar toda a rede ferroviária nacional³⁷³. A partir daqui, todos os governos, deputados e companhias optaram pela garantia de juro nas propostas que apresentavam às câmaras. Do lado de lá da fronteira, com o passar dos anos, várias alternativas foram sugeridas, desde a entrega de numerário às companhias, à manutenção da garantia de juro ou à construção de parte da obra pelo estado, mas de uma ou de outra forma as ajudas às concessionárias mantiveram-se³⁷⁴.

Na ânsia de continuar a construção, os governos viram-se forçados a oferecer maiores garantias aos empresários, pois por esta altura estes já tinham percebido que as linhas das quais se esperava

³⁷² ALEGRIA, 1990.

³⁷³ DCD, 15-3-1881: 937-939. Ver anexos 18 e 26 e mapa 30-36.

³⁷⁴ MATEO DEL PERAL, 1978: 143-157.

um alto rendimento tinham defraudado as expectativas e as que restavam construir situavam-se sobretudo no interior e em zonas sem grandes focos de riqueza³⁷⁵. Para manter a construção em actividade os governos tiveram de oferecer cada vez maiores garantias de rentabilidade às companhias privadas, razão pela qual, em 1892, Augusto Pimentel, no ponto de situação que fazia da rede portuguesa, preferia o recurso à subvenção quilométrica e a construção por administração directa do estado, qualquer uma destas soluções baseada em orçamentos rigorosos³⁷⁶. Na década de 1890 a crise da dívida impediu a continuação do investimento. Portugal não era um país apelativo para investir e não tinha capacidade para angariar capital nos mercados externos e oferecer melhores condições financeiras aos investidores em vias-férreas. No final do século o governo optaria por seguir parcialmente a sugestão de Pimentel e reunir as receitas ligadas à exploração ferroviária de que podia dispor para retomar a construção. A administração directa tinha prevalência, mas a entrega do negócio à iniciativa privada não foi posta de parte. Contudo os auxílios que se lhe prestavam não eram nem a subvenção quilométrica, nem a garantia de juro, mas sim um conjunto de regalias fiscais alargadas³⁷⁷.

5.5.2 | RELAÇÃO INSTITUCIONAL COM AS COMPANHIAS

A pressa em dotar Portugal de caminhos-de-ferro e a necessidade que os governos sentiram de se atirarem nas mãos das companhias privadas colocaram o estado português numa fraca posição negocial e atraíam homens mais interessados na obtenção de lucro através do trespasse da concessão, “*um dos processos do curso que a moderna civilização nobilitou*”³⁷⁸ (as adjudicações podiam ser feitos a indivíduos que depois deveriam formar uma companhia à qual trespassavam os direitos e deveres adstritos). A adjudicação de caminhos-de-ferro podia ser feita de duas formas: ou em concurso público (versando sobre uma determinada variável da construção) ou de forma directa sem abertura de praça. Em qualquer dos casos, se houvesse lugar a despesa pública era obrigatória a audição parlamentar à luz dos parágrafos 8.º e 11.º do art.º 15.º da carta constitucional de 1826. A pressa que sempre se manifestou nos processos dos governantes nacionais faria prever que a nomeação directa fosse o método preferido. No entanto, a falta de concurso era mal vista do ponto de vista político, além de que se esperava que a praça tivesse o condão de fazer baixar as exigências financeiras dos interessados. Por outro lado, em Espanha as concessões sem concurso provaram ser nefastas para os interesses estatais ao promoverem, com base em cálculos orçamentais quilométricos muito duvidosos, um tráfico de influências, que teve como principal beneficiário José de Sala-

³⁷⁵ ALEGRIA, 1988b. ALEGRIA, 1990.

³⁷⁶ PIMENTEL, 1890b.

³⁷⁷ COLP, 1899: 163-165. Ver anexo 18.

³⁷⁸ CORDEIRO, 1999: 53.

manca, “*sin duda el más conocido de estos intermediarios, efímeros titulares de una concesión que, al poco tiempo, a veces sólo días, traspasaba a quienes serían los constructores y explotadores reales de la línea*”³⁷⁹. Já em França, o sistema de concessão directa ultrapassava o da adjudicação em concurso, em razão dos efeitos que esta provocava sobre os mercados financeiros e por permitir uma melhor aplicação de um plano geral de rede³⁸⁰.

Contudo, tudo dependia – como noutros aspectos da vida económica e política nacional – das circunstâncias do momento e depois do fracasso da CCP, pôs-se em causa as virtudes do concurso³⁸¹, escolhendo-se por nomeação directa um homem competente para a empreitada, seguindo-se assim o critério usado na altura em França para conceder caminhos-de-ferro. Mas pouco tempo depois para o prolongamento da linha do Barreiro a Vendas Novas, abriu-se novamente praça, com preferência para a CCFST. Quando a via-férrea em questão era a continuação de uma já existente, o ideal era atribuí-la à companhia que a operava ou pelo menos dar-lhe preferência em igualdade de circunstâncias (a ligação da Pampilhosa à Figueira foi entregue directamente à CCFBA, por exemplo, e para o prolongamento das linhas de Guimarães e Tua admitia-se a adjudicação directa à CCFG e à CNCF, respectivamente). Aqui, e nesta altura, o governo aproximou-se do que então vigorava em Espanha. A lei de 1855 optava pela concessão em concurso (onde o critério era o menor custo oferecido, em virtude do mau estado das finanças espanholas) por um prazo fixo em troca do cumprimento de determinados requisitos (manter estações abertas, cumprir horários, fazer transportes para o estado a preços reduzidos, instalar telégrafo eléctrico, manter uma frota com determinada extensão, etc.). Em Portugal, nesta ocasião, seguiu-se o mesmo critério, por se duvidar da possibilidade de se fazer uma escolha baseada em critérios qualitativos, como em França³⁸². Importa referir, porém, que mesmo o concurso, muitas vezes, não passava de uma adjudicação directa mascarada, pois os termos em que eram abertos eram redigidos à feição do interessado (caso de Salamanca ou do grupo de Valentine para as linhas de Vendas Novas a Évora e Beja). Isto acontecia sobretudo quando o empresário contactava previamente o governo. No caso de uma determinada proposta não implicar nenhum encargo para a fazenda, não fazia sentido levá-lo à praça, pelo que se impunha a adjudicação directa (caso da linha de Sintra de Claranges Lucotte e de alguns caminhos-de-ferro de via reduzida).

No parlamento, a questão do concurso tanto era defendida como atacada conforme as circunstâncias, que normalmente coincidiam com a posição dos oradores dentro ou fora do grupo de apoio ao governo. Em termos legais, nada existia que vinculasse o governo a um dos sistemas. Mesmo o decreto de 31-12-1864 não impunha o concurso ou a adjudicação directa. Só a lei da contabilidade

³⁷⁹ TEDDE DE LORCA, 1978: 13-14. Ver também ARTOLA, 1978: 343-346. TEDDE DE LORCA, 1978: 17-23.

³⁸⁰ CARON, 1997-2005, vol. 1: 172-185 e 191.

³⁸¹ D. PEDRO V, 1927b.

³⁸² COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 56-61. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 39-41.

pública de 25-6-1881, no seu art.º 37.º, § 1.º, estipulava claramente a abertura de praça para as concessões de ferrovias antes de aquelas serem levadas ao parlamento³⁸³. Esta medida devia complementar a regulamentação de 31-12-1864 que por sua vez determinava que nenhuma linha com mais de 20 km e que representasse um encargo para o estado podia ser adjudicada sem audição parlamentar. No entanto, mesmo após aquele diploma continuou-se a contratar caminhos-de-ferro de forma directa, não os apresentando ao parlamento.

Adjudicada a obra, seguia-se a sua realização que seguia estudos previamente elaborados. Estes tanto podiam ser realizados pelos engenheiros do ministério (a maioria), como pelas companhias ou concessionários (sujeitos a aprovação governamental). De início, dada a falta de experiência dos engenheiros portugueses, a confiança recaiu nos técnicos estrangeiros, mas com o passar dos anos, as grandes linhas foram todas estudadas por portugueses a soldo do governo. Esta situação pouco diferia do processo empregado em Espanha³⁸⁴.

A construção era depois financiada pelo estado (no caso de ter ficado prevista a entrega de uma subvenção ao quilómetro) e pelos accionistas e sobretudo obrigacionistas da companhia. O recurso ao capital obrigacionista era comum na Europa e foi-o também em Portugal. A preferência pela emissão de obrigações fica-se a dever ao facto de ser um modo de angariar capital sem pôr em perigo o domínio do fundador sobre a sociedade, uma vez que aqueles títulos não davam direito de voto (embora em termos financeiros representassem um encargo muito mais pesado, pois o pagamento do juro era obrigatório, ao passo que o dividendo era facultativo, excepto se disposição em contrário ficasse registada nos estatutos)³⁸⁵.

Em qualquer um dos casos, o empreiteiro lucrava sempre, pois era na construção que se achava o verdadeiro lucro deste negócio e não na exploração³⁸⁶. Já os accionistas e os obrigacionistas sentiam mais dificuldades em receber o retorno do seu investimento, uma vez que os resultados da exploração sempre foram fracos. Nestes casos, as direcções das companhias viravam-se para o estado, a quem exigiam a toma ou compra da empreitada e o pagamento de indemnizações nem sempre justas ou contempladas na lei (caso da CCP, da CCFST e da SEPRC) ou através da concessão de novos apoios (caso da CRCFP). Portugal não tinha escolha, reconhecendo que “*uma ostentação de rigor [para com a CCP] prejudicaria a causa do progresso material, e tornaria difficeis, quasi impossiveis, os caminhos de ferro por muitos annos em Portugal*”³⁸⁷. Por outro lado, qualquer um daqueles casos envolvia pressões internacionais que redundavam em humilhações para a coroa por-

³⁸³ COLP, 1881, 117

³⁸⁴ TEDDE DE LORCA, 1987: 14-17.

³⁸⁵ ARTOLA, 1978: 371-381 e 521. CARON, 1997-2005, vol. 2: 37. CASARES ALONSO, 1973: 109. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 88-92. JORDINADAL, 1982: 39-41. MORAL RUIZ, 1979: 113. TEDDE DE LORCA, 1978: 29.

³⁸⁶ COBOS ARTEAGA & MARTÍNEZ VARA, 2009: 66.

³⁸⁷ DCD, 31-3-1856: 273.

tuguesa³⁸⁸. A garantia de juro poderia ser uma solução para esta falta de rentabilidade dos capitais investidos, mas a CNCF beneficiou deste tipo de apoios desde o seu início e em toda a extensão das suas linhas e nem por isso deixou de suspender os pagamentos na década de 1890. A partir daqui passou a usufruir da moldura legal criada pelo governo uns meses antes para responder à situação aflitiva da CRCFP e impedir que esta empresa parasse a exploração das linhas. A CCFBA procurou também obter uma indemnização do governo, responsabilizando a fiscalização pública durante a construção pela sua situação deficitária da companhia, mas nada conseguiu.

Apesar das desilusões, a confiança na iniciativa privada manteve-se sempre presente. A construção pelo estado era normalmente encarada como um subterfúgio ou uma solução de último recurso. As críticas que surgiam contra os empresários e o sistema de concessão, baseadas no pressuposto de que as companhias tinham sempre lucros fabulosos à custa da fazenda pública, vinham sobretudo do lado da oposição parlamentar, como parte do jogo político. Mas só na oposição se entendia que “*o que é immensamente vantajoso para ella [neste caso a SEPRC] não póde deixar de ser prejudicial ao estado*”³⁸⁹; no governo entendia-se, tal como em França, que o que era bom para os concessionários era bom para Portugal³⁹⁰. Não havia grande margem de manobra: ou os concessionários viam as suas pretensões satisfeitas ou muito provavelmente não se construiriam caminhos-de-ferro. Por exemplo, com Hislop, já se percebera os perigos que advinham do facto de o concessionário ser também construtor, mas com Salamanca fez-se exactamente o mesmo, apesar dos avisos do CGOPM³⁹¹. No parlamento, a imagem que passava era a de que “*qualquer companhia póde negociar com o estado sem risco de perder, porque, se ganha na empresa, salva está; se perde, cá está o governo, que lhe paga não só o que ella despendeu, mas até o que podia ganhar!*”³⁹².

Esta associação entre confiança na iniciativa privada e necessidade de defender as escolhas governamentais redundou algumas vezes em contratos menos que ideais para o interesse público e em atrasos no avanço da rede. Em 1852, contratou-se Hardy Hislop, que era conhecido por alguns pares dos tempos das guerras liberais, mas que não tinha grande experiência na construção ferroviária, sobretudo quando comparado com outro candidato, Sir Morton Peto, que, porém, fazia outras exigências, não cumprira à risca o programa de concurso e era mais caro³⁹³. Este era outro dos critérios de escolha: o custo. Estando Portugal com crónicas dificuldades financeiras, não se podia dar ao luxo de escolher empreiteiros muito caros, independentemente da sua qualidade ou competência. De qualquer modo, Hislop era inglês, o que dava também uma maior sensação de segurança ao

³⁸⁸ PEREIRA, 2012f. PINHEIRO, 1986: 404 e 445-446. SANTOS, 2011a: 128. VIEIRA, 1983.

³⁸⁹ DL, sessão da câmara dos pares de 17-1-1866: 191 (Silva Sanches).

³⁹⁰ GUILLEMIN, 1867.

³⁹¹ AHMOP. COPM. Liv. 8 (1859): 3v-9.

³⁹² DCD, 1-4-1856: 12 (D. Rodrigo de Meneses).

³⁹³ BMOP, 1853, n.º 3: 12-14. PINHEIRO, 1986: 437.

governo³⁹⁴. De resto, as tentativas para impor uma escolha baseada na competência também falharam (Peto). Das desilusões apenas se retirou que eram más experiências que deveriam servir de lição e não serem repetidas, de modo que em 1859-1860 contratou-se um homem que, embora experiente, estava ligado ao maior escândalo financeiro em Espanha no século XIX³⁹⁵ e uma companhia onde pontificavam alguns dos nomes que na CCP tinham falhado (Hislop, Valentine e os próprios empreiteiros Shaw & Waring). Um outro contrato – com Claranges Lucotte – não passava também de uma mera especulação e incluía detalhes que podiam ser perniciosos à vida ribeirinha, mas uma vez que era gratuito foi aceite³⁹⁶.

Ao *partido* que estava no governo competia defender o seu *campeão*, sob pena de deslustrar a sua imagem no parlamento e de inclusivamente ser obrigado a abandonar as cadeiras ministeriais, pois como muito bem referia Gomes de Castro, “a aprovação de um contrato de caminho de ferro é uma cousa importante, que dá longa vida ao governo”³⁹⁷. À oposição cabia fazer o inverso. O caso Peto foi paradigmático. Ao longo de dois anos o governo histórico-avilista defendeu a todo o custo a sua escolha. A oposição procurou por todos os meios levantar obstáculos à aprovação do contrato. As alterações sugeridas durante a discussão (além de outras figuras regulamentares previstas na orgânica do parlamento) podiam obrigar a um vaivém entre as câmaras dos deputados e dos pares, ficando a discussão “*semelhante aos mandarins da China, que estão sempre a cumprimentar-se*”³⁹⁸. Mais tarde quando a alteração do contrato foi rejeitado pelas comissões e o governo mudou, nem por isso o projecto de lei deixou de ser levado ao parlamento, usado para denegrir ainda mais a imagem do executivo cessante. Este comportamento não foi exclusivo deste contrato. Na discussão do empréstimo de 13 500 contos proposto por Fontes em 1856, entre 31-3-1856 e 22-4-1856 apenas se debateu a proposta de adiamento do projecto. Na discussão do empréstimo propriamente dito, foram mais três sessões a analisar adiamentos. Na novação do contrato Salamanca, a cena repetiu-se. Verificou-se em quase todas as discussões que envolviam despesa para o estado. Um dos argumentos da oposição era que as companhias viriam a Portugal para ganhar imenso dinheiro à custa do erário público. O governo não podia dizer o contrário, sob pena de afastar os interessados ou só atrair capitalistas menos sérios. Muito embora fosse irracional pensar que ingleses ou franceses viessem a Portugal para fazer favores ao governo à custa da sua própria riqueza, ao não se negar que esses empresários ganhariam imenso dinheiro com as ajudas do estado, dava-se força à oposição³⁹⁹. O argumento óbvio era dizer que a relação entre estado e companhias seria simbiótica. Em

³⁹⁴ VIEIRA, 1988: 727.

³⁹⁵ ARTOLA, 1978: 343-346.

³⁹⁶ PEZERAT, 1867.

³⁹⁷ DCD, 19-3-1860: 198.

³⁹⁸ DG, sessão da câmara dos pares de 29-5-1857: 779 (conde da Taipa).

³⁹⁹ ÁVILA, 1853.

1865, na discussão da alteração do contrato com a SEPRC, Dias Ferreira, relator do parecer, demonstrava isso mesmo, entendendo “*que tambem devemos valer á companhia quando houver n’isso interesse para o estado (...). Que importa que a companhia tire valiosos lucros, se os tira igualmente o Estado?*”⁴⁰⁰. Mas rapidamente os governos começaram a empregar este arrazoado para defender as falhas e ilegalidades das companhias (que redundavam quer em diminuições da qualidade da construção, quer em alterações contratuais), uma vez que da sua acção como um todo iria resultar um grande bem para o país. Naturalmente, qualquer desvio à letra do contrato era de imediato aproveitado pela oposição. Na discussão da *novação* do acordo com a CRCFP, enquanto a oposição preferia demonstrar quanto a companhia ganhava ou pelo menos deixava de gastar, o governo insistia no grande melhoramento que a ela proporcionaria ao país. No fundo, o que interessava era continuar a construção – voltamos à tal urgência que sempre presidiu à tomada de decisões dos governos – e para isso era inevitável confiar na iniciativa privada.

Com o passar dos anos e com a sucessão de fugas aos contratos, cresce a exigência de maiores garantias aos interessados na construção por parte dos governos e demais autoridades competentes neste assunto. Em 1863, o CGOP aconselhava que se indicasse ao pormenor o que se devia exigir dos capitalistas interessados na linha de Sintra, pois “*é esse o modo unico de evitar conflictos assaz frequentes entre o Governo e as Emprezas, conflictos com que estas quasi sempre lucram, e por isso tem todo o empenho e cuidado de lhes dar presa em contractos mal definidos*”⁴⁰¹. Numa outra proposta para esta mesma linha (de Reynolds Morris e Bevan em 1864), aquele corpo consultivo recomendava que se incluísse no acordo uma cláusula que previsse que qualquer alteração posterior implicava a rescisão do contrato primitivo e a tomada de posse do caminho-de-ferro pelo estado sem qualquer tipo de indemnização⁴⁰². No entanto, a inevitabilidade de prosseguir nos negócios com os investidores privados impediu a tomada de posição firme contra as companhias, sobretudo as de grande dimensão e apoiadas por investidores estrangeiros com influência nos mercados que compravam dívida pública portuguesa. Este aspecto em particular ficou vincado no caso da SEPRC. Apesar de ser lícito ao governo confiscar as linhas depois de o leilão ficar deserto, essa opção era impraticável, porque significava o cerrar dos mercados financeiros de Londres. No parlamento, oficialmente, argumentava-se que uma decisão tão dura afastaria por muito tempo os capitalistas do investimento em Portugal, “*por o governo estar convencido de que não ha conveniencia publica em ser demasiadamente rigoroso com as companhias que já têm um capital avultado empregado no paiz (...) e eu [Cardoso Avelino] hesito em dizer á camara quaes seriam para o governo portuguez*

⁴⁰⁰ DL, sessão da câmara dos deputados de 30-11-1865: 2720.

⁴⁰¹ AHMOP. COPM. Liv. 17 (1863): 231.

⁴⁰² AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 364-366.

*as consecuencias d'esta rescisão, principalmente sendo uma parte importante do capital levantado pela companhia no estrangeiro*⁴⁰³.

A concessão de novas regalias e a manutenção de isenções fiscais (ou o pagamento de indemnizações chorudas) foi assim inevitável, tal como havia sido em França, logo na segunda metade da década de 1850, após uma crise, provocada pela emissão desregrada de obrigações, deixar as companhias em mau estado. O império reforça a política de fusões e pelas convenções de 1859 renova garantias de juro (de 4,65%). O sistema de pareceria entre o público e o privado foi novamente contestado, mas poucas ou nenhuma eram as alternativas. O desconforto e a suspeição aumentaram na década de 1860 em virtude da íntima relação entre o império e as empresas. Os caciques locais viam-se também sem caminhos-de-ferro e censuravam o poder que aquelas detinham. Defendeu-se quer uma intervenção mais forte do estado no sector, quer o sistema anglo-saxónico de concessões perpétuas sem qualquer tipo de subvenção, mas nenhuma foi adoptada. As grandes companhias continuaram a ser o instrumento preferencial para o crescimento da rede⁴⁰⁴.

Em Espanha, onde as dificuldades por que também passavam as suas principais companhias (em virtude da crise financeira e agrária de 1864-1866, da instabilidade política que culminou numa guerra civil no início da década de 1870 e do fraco movimento, que por sua vez se ficava a dever ao facto de o caminho-de-ferro ter sido considerado isoladamente sem ter em conta outros meios de transporte e ter sido construído à frente das necessidades da procura de transporte) as tinham obrigado a não pagar dividendo nem juro das obrigações, verificou-se o mesmo. Isto obrigou o governo a intervir, designadamente a permitir-lhes a emissão de mais obrigações (lei de 4-7-1865), perdoar-lhes o imposto de trânsito (real ordem de 29-12-1866), devolver cauções antes do prazo, manter a isenção alfandegária e emitir dívida pública para adiantar e entregar novas subvenções às concessionárias (7-11-1867), de modo que estas pudessem pagar as suas obrigações. Os responsáveis espanhóis – alguns dos quais, tal como em Portugal, tinham interesses nas companhias suplicantes – argumentavam com a necessidade de completar as linhas e manter empregados os milhares de operários usados na construção, mas é provável que manter a confiança dos mercados fosse também a principal razão do auxílio, já que as duas principais companhias espanholas eram dominadas por capital estrangeiro⁴⁰⁵. No parlamento, no final da década de 1860, o debate foi intenso, insistindo os opositores ao governo na tese da especulação e da responsabilidade das companhias pela sua própria situação. O governo de 1868, com Echegaray como ministro do fomento, procurou mesmo pôr termo à política de subvenções (diplomas de 14-11-1868 e de 9-7-1869) que era vista como matriz

⁴⁰³ DCD, 4-2-1873: 194.

⁴⁰⁴ CARON, 1997-2005, vol. 1: 235-238, 417-418, 427, 441 e 461-467.

⁴⁰⁵ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 66 e 88-92. CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 318-321. JORDI NADAL, 1982: 39-41. LÉON, 1982, vol. 4, t. 1: 139. SANTOS, 2011a: 118 e 127. TEDDE DE LORCA, 1978: 129 e 236. TORTELLA CASARES, 1982. WAIS, 1974: 244-249.

de graves imoralidades. Apesar da retórica, as subvenções foram concedidas. “*Evidentemente, la presión de los ferroviarios pudo más que las ideas de aquellos liberales*”⁴⁰⁶. Os republicanos na primeira metade da década de 1870 procuraram fazer o mesmo mas com iguais resultados. A partir de 1875, voltam-se a reunir as condições políticas e financeiras propícias ao investimento e à política de subvenções e as obras foram retomadas. Entre 1875 e 1885 a rede básica fica completa, assentando-se linhas secundárias que alimentavam as principais. A partir de 1885, assiste-se a nova recessão. A queda do câmbio e dos preços em geral colocam as empresas em dificuldades para pagar o esforço de construção e fusão que tinham empreendido no passado, de modo que no início da década de 1890 o estado espanhol é de novo obrigado a conceder novas ajudas⁴⁰⁷.

Tanto em Portugal como em Espanha, a maioria das empresas tinha uma natureza especulativa tanto na forma como reuniam o capital, como na maneira como controlavam as obras⁴⁰⁸. Os seus investidores, muitas vezes, viam o seu investimento em perigo e manobravam no sentido de não perderem o capital apostado. Países periféricos como Portugal não podiam combater esses interesses poderosos e tinham de se sujeitar aos seus caprichos. Assim, a tentativa dos reformistas de alterar a ordem das coisas, de fazer frente às companhias mostrou-se impraticável, tal como se havia mostrado impraticável em Espanha. Para evitar estas e outras situações, havia duas soluções: uma delas seria impor regras mais draconianas aos interessados, mas isto só funcionava com as pequenas empresas que pretendiam explorar linhas de interesse secundário. Por exemplo, em 1871 a JCOPM exige maiores garantias ao projecto de Meister para construir linhas americanas no Minho (sobretudo para evitar que o erário público pague outra vez por algo que não deve)⁴⁰⁹. A segunda alternativa era garantir ao estado um maior controlo sobre as empresas. Isto conseguia-se através da colocação de ministros como administradores das companhias. No início da década de 1870, António de Serpa e Fontes imiscuem-se no conselho de administração da CRCFP em troca de um acordo para aliviar a sua situação financeira e facilitar o acesso de Portugal aos mercados financeiros⁴¹⁰. Muito embora esta medida valesse ásperas críticas aos regeneradores e justificasse algumas suspeitas de corrupção, tal não parece ter sido o caso. Mais que querer beneficiar ilicitamente a CRCFP ou tirar proveito próprio da situação, a intenção de Fontes era controlar o negócio ferroviário em dois campos: com uma mão no governo e outra na CRCFP. Algo semelhante seria intentado por Mariano de Carvalho e o conde da Foz junto da mesma empresa nos anos 1880. Em 1884 Mariano de Carvalho

⁴⁰⁶ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 240. Ver também SANTOS, 2011a: 90.

⁴⁰⁷ ARTOLA, 1978: 349-352 e 519. CASARES ALONSO, 1973: 117-118, 163-164, 171-174 e 189-194. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 240 e ss. CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 241-259. GÓMEZ MENDOZA, 1982: 27-32. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 54 e 89-92. MATEO DEL PERAL, 1978: 143-157. SANTOS, 2011a: 91. TEDDE DE LORCA, 1978: 136 e 139 e ss.

⁴⁰⁸ VIEIRA, 1988.

⁴⁰⁹ AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 280-299; liv. 32-A (1871): 1-8v.

⁴¹⁰ PINHEIRO, 1986.

propõe e vê aprovado por lei que as empresas ferroviárias privadas que operassem em Portugal fossem obrigadas a ser administradas por uma maioria de portugueses (algo que em Espanha já se aplicava desde o início da construção⁴¹¹). Com esta medida procurava-se pôr fim à incúria com que as companhias tratavam as suas concessões. Ao mesmo tempo abriam-se as portas da CRCFP ao conde da Foz⁴¹². Na verdade, após este *golpe* conseguiram-se melhoramentos gratuitos para a rede – as linhas de cintura, urbana e de Cascais –, que decerto se não conseguiriam com a gerência anterior, mas que acabaram por arrastar a CRCFP para uma enorme crise financeira. No final da década de 1880, o governo progressista renovava a necessidade de se atrair o interesse de investidores privados ao procurar aprovar uma lei que concedia uma garantia de juro a quem se propusesse construir as linhas que complementassem a rede a norte do Mondego. Coincidência ou talvez não, este projecto poderia também beneficiar a CCFBA (obtinha duas ligações ao caminho-de-ferro do Douro) que não se pode dizer que tenha enriquecido à custa do tesouro: pagou mais de metade da linha que operava, dela não retirando um rendimento alto e, para piorar a sua situação, o governo regenerador arranjava-lhe uma rival (a linha da Beira Baixa) na ligação entre Lisboa e Espanha. Esta renovação da confiança nos capitais privados não era nenhuma novidade no panorama europeu. Em Itália, o governo devolvera a rede à iniciativa privada. Em França, uns anos antes (1883), os governos haviam sido obrigados a conceder novos auxílios: garantiram um juro às companhias (que tomavam também conta das pequenas linhas já construídas) e pagavam parte das obras; em troca, as companhias aceitavam baixar as tarifas e construir as linhas que o ministro Freycinet reservara para o estado e que à partida estava condenadas a ser deficitárias. Contudo, ao contrário do que se passaria em Portugal, a proposta foi aprovada e consubstanciar-se-ia num período de grande investimento ferroviário até 1885⁴¹³.

5.5.2.1 | CASOS ESPECÍFICOS

Aquela fraqueza negocial por parte do estado repercutia-se depois sobre a construção. Já na década de 1860 Nunes de Aguiar tinha chamado a atenção para este facto. Era normal nos exames das linhas notarem-se algumas falhas ao contratado, que, por não serem muito graves, eram aceites. Em mais do que uma ocasião, aquele engenheiro mostrara-se contrário a esta permissividade, rematando que “*a historia dos nossos caminhos de ferro attesta que o governo tem perdido muito dinheiro por não ter obrigado as companhias a cumprirem rigorosamente os seus contractos*”⁴¹⁴,

⁴¹¹ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 101, 179-180 e 183.

⁴¹² GOMES, 2009a: 4-5.

⁴¹³ ARMAND, 1963: 79-84. CAFAGNA, 1976: 287 e ss. CARON, 1983: 29-30 e 34. CARON, 1997-2005, vol. 1: 495-498; vol. 2: 11-12, 21-24, 30 e ss., 81 e 92.

⁴¹⁴ DINIS, 1915-1919, vol. 3: 360.

chocando contra a posição de D. Pedro V para quem “*a miudeza das analyses a que descem os nossos engenheiros analyses que raras vezes são productivas, encommoda as companhias, direi mesmo, afasta-as, como aconteceu designadamente com Mr. Petto*”⁴¹⁵. Fontes aproximava-se da posição do rei, acreditando que “*a experiência tem mostrado que todas as vezes que se puder evitar, durante a construcção, a intervenção do governo a respeito da fiscalisação, pouparemos um grande numero de conflictos entre as auctoridades do governo e a empresa, que iriam perturbar o andamento dos trabalhos*”⁴¹⁶.

Para dirimir qualquer contenda que envolvesse a interpretação do contrato ficava prevista a consulta de um juízo arbitral, um rudimentar processo administrativo e deficientemente regulado, que fazia alguns jurisperitos concluir pela sua nulidade⁴¹⁷. A principal função deste juízo era evitar que as eventuais contendas fossem levadas a tribunal, o que atrasaria em muito todo o processo, sobretudo se se julgassem todos os incumprimentos das companhias. E esses incumprimentos foram recorrentes, como veremos a seguir. A sua constituição foi diversa ao longo do tempo. Para os contratos relativos às linhas principais ficava estabelecido que o juízo arbitral era composto por quatro membros, dois escolhidos pelo governo e os outros dois pela companhia. Em caso de empate, ambas as partes nomeariam um quinto elemento. No caso de não haver acordo quanto a esta última nomeação, caberia ao STJ a tarefa de a fixar. A nacionalidade dos vogais não ficava predeterminada (à excepção dos contratos para a linha de Sintra com Lucotte e Debrousse, que previa que todos eles fossem obrigatoriamente portugueses). Com Peto, houve uma grande alteração ao que normalmente era feito e que podia ser lesivo dos interesses nacionais. Existiriam dois juízos arbitrais consoante a natureza da disputa. Para questões técnicas, o tribunal teria três membros: o primeiro pelo governo, o segundo pela companhia e o terceiro por ambas as partes ou então, em caso de discórdia, pela Associação dos Engenheiros Civis Ingleses, o que não só constituía um atestado de incompetência à engenharia nacional, como poderia levar a decisões baseadas na nacionalidade e não nas regras da arte. Para outro tipo de questões, seguir-se-ia o método usualmente empregue de júri quádruplo ou quántuplo. Esta divisão entre contendas técnicas e não-técnicas passou a ser tido em conta, ganhando neste aspecto prevalência o corpo consultivo do ministério das obras públicas (tanto o CGOP(M) como sobretudo a JCOPM). De facto, para a maior parte das linhas de via reduzida, o juízo arbitral era o governo, ouvida a JCOPM, independentemente da natureza da discórdia. Para outros contratos, ainda se chegou a prever que a constituição do juízo arbitral dependesse inteiramente do STJ, mas foram casos esporádicos.

⁴¹⁵ D. PEDRO V, 1927b: 159.

⁴¹⁶ DCD, 2-8-1854: 40.

⁴¹⁷ ALMEIDA & CAMBEZES, 19--: 30. SOUSA, 1924b.

Em 1853, o CGOPM e o ministério das obras públicas aprovam um regulamento de fiscalização, que, porém, previa que o governo não era obrigado a ouvir os seus fiscais e podia desautorizar os seus conselhos, ou seja havia a possibilidade de administrativamente se desprezar opiniões com base técnica (portaria de 5-9-1853)⁴¹⁸. Assim, não surpreende que a CCP cedo comesse a fazer um trabalho menos que perfeito, até porque um rendimento líquido da exploração de 6% em relação ao custo (fixado em cerca de 50 contos) seria garantido pelo estado. Os seus engenheiros propunham directrizes que não eram as melhores para o serviço público; procuravam a máxima poupança possível (pendentes e curvas a roçar os máximos permitidos sem justificação aparente, oficinas acaanhadas, recurso a materiais mais baratos, utilização de carris mais leves que o contratado, *esquecimento* da segunda via acordada); não apresentavam toda a documentação exigida; e propunham estatutos dúbios⁴¹⁹. O facto de se tratar de uma empresa encarada como de grande utilidade para o país (e sobretudo com mais experiência que os técnicos nacionais) fazia relevar grande parte destes defeitos, mas mesmo quando o CGOPM teimava na sua posição, a obra não se fazia ou então essa pertinácia era ignorada. No caso da estação de Lisboa, o CGOPM em 1853 insistiu pela sua colocação junto ao rio. Dois anos depois, insistia no mesmo. Neste período de tempo, os projectos eram recusados somente para regressar ao ministério com poucas ou nenhuma alteração. No caso das locomotivas, o CGOPM aconselhou o envio de Albino de Figueiredo a Inglaterra para as examinar e, de facto, o governo assim ordenou, por portaria de 1-5-1854. O engenheiro terá por duas vezes recusado peremptoriamente as locomotivas que os britânicos queriam enviar, mas no final elas vieram na mesma. Só quando, de facto, os abusos eram de tal maneira intoleráveis, o governo resolveu intervir com portarias intimando os fiscais a não aceitar as obras e a exigir o cumprimento integral dos contratos aos construtores⁴²⁰. Tempos depois, os empreiteiros suspendiam os trabalhos. Quando a linha foi parcialmente aberta, os defeitos eram notórios. Do inquérito realizado, descobriu-se uma enorme levandade na execução da obra.

Na construção da primeira secção da linha do sul, a situação não foi muito diferente, embora fique a ideia de que a exigência do CGOPM e do governo para com a CCFST fosse muito menor (além de que as concessões eram muito maiores; por exemplo, a isenção de direitos alfandegários era durante toda a concessão e não durante a construção): o ramal de Setúbal foi adiado a pedido da companhia (e o projecto da autoria de Gerard só seria apreciado em Janeiro de 1858 e mandado para trás em proveito do de Sousa Brandão); os trabalhos estavam lentos e atrasados e mesmo assim o CGOPM aconselha o governo a dar à obra toda a sua protecção; alguns projectos eram deficien-

⁴¹⁸ FINO, 1883-1903, vol 1: 39-41.

⁴¹⁹ BMOP, 1853, n.º 3: 63-74, 82-85 e 91-102; n.º 5: 380-381; 1863, n.º 5: 378-381. AHMOP. COPM. Liv. 3 (1854-1855): 10v-11, 12v-14v, 15-15v e 163-170v; liv. 5 (1856-1857): 23v-28.

⁴²⁰ AHMOP. COPM. Liv. 4 (1855-1856): 3-3v. COLP, 1854: 118. SANTOS, 1884, [Parecer n.º 345. Relatório da comissão de inquérito da camara dos pares]. PEREIRA, 2008: 55 (nota 43).

tes, mas nem por isso deixavam de ser aprovados; os prazos eram prorrogados de ânimo leve; o caminho-de-ferro foi aberto sem estação em Setúbal e com (oito) falhas tão graves como faltar um semáforo no entroncamento no Pinhal Novo... Esta permissividade pode ser explicada por se tratar de uma linha de segunda ordem e que interessava sobretudo aos grandes proprietários da zona que a tinham proposto (aliás todo o processo foi resolvido com uma rapidez pouco comum)⁴²¹.

Com a companhia inglesa, o caso foi temporariamente diferente. Durante a execução do contrato para a construção das linhas até Évora e Beja tudo correu mais ou menos bem. Os trabalhos decorriam normalmente e, segundo um relatório de 1869, tudo parecia bem assente nestas linhas. Excepto algumas diferenças de opinião em relação a projectos com declives exagerados face às necessidades e à estação de Montemor-o-Novo (não construída por causa da falta de estradas, justificação inclusivamente aceite pelo CGOPM), tudo corria pelo melhor⁴²². Depois de assinado o contrato para os prolongamentos para lá de Évora e Beja, surgiram os problemas. Os primeiros projectos em direcção ao Guadiana e ao Algarve pecavam por falta de dados e por aproveitar ao máximo os limites permitidos em planta e perfil, com o fim único de tornar a construção mais barata. Somente secções intercaladas estavam em condições de ser aprovadas, mas obviamente não o foram, pois a CGOPM desconhecia os traçados que lhes ficavam a montante e a jusante⁴²³. A SEPRC argumentava com a celeridade para dar emprego aos operários, mas na verdade “*a empresa teve em vista sómente fazer uma construção muito economica ainda que a exploração ficasse assaz perigosa e muito dispendiosa*”⁴²⁴. Finalmente, quando foi aprovada a lei que garantia 3,6 contos/km de rendimento bruto à companhia, a qualidade dos projectos piorou. A companhia abusou ainda mais dos limites técnicos permitidos para poder construir com maior economia⁴²⁵. Esta atitude parece ter sido premeditada, pois já desde 1865 o engenheiro fiscal das linhas do sul e sueste, o futuro ministro Canto e Castro, se queixava do mau serviço prestado pela SEPRC (só não acabou com o transporte de peixe porque foi intimada a tal e de uma vez transportou pessoas para uma tourada em vagões de gado por falta de carruagens de passageiros). Mais tarde, Vitorino Damásio apontava a falta de contabilização dos quilómetros explorados como prova de que os ingleses não estavam muito preocupados com a exploração⁴²⁶. Como se sabe, o estado tomou as linhas, sendo forçado a explorá-las nas condições deixadas pelos ingleses, que foram muito criticadas: quando a linha de Beja ao Guadiana foi finalmente aberta, o fiscal recomendou que a velocidade máxima não

⁴²¹ AHMOP. COPM. Liv. 5 (1856-1857): 173-177v, 251-252v; liv. 6 (1858): 84-85. BMOP, 1863, n.º 11: 437-438; 1864, n.º 1: 84-85. COLP, 1861: 19-20. ALEGRIA, 1990. Ver anexo 25.

⁴²² AHMOP. COPM. Liv. 10 (1860): 167-168; liv. 11 (1861): 79-80 e 218-220v; liv. 15 (1862): 105-108; liv. 17 (1863): 76v-77v. MASCARENHAS et al., 1869, pp. 67-101.

⁴²³ AHMOP. COPM. Liv. 20 (1864): 547-548 e 550-551; liv. 21 (1865): 25v-27v, 78-81v, 150v-153 e 196v-199; liv. 22 (1865): 86-88v.

⁴²⁴ AHMOP. COPM. Liv. 22 (1865): 119.

⁴²⁵ AHMOP. COPM. Liv. 23 (1865): 26-28v.

⁴²⁶ DAMÁSIO, 1873. MASCARENHAS, 2003.

ultrapassasse os 30 km/h; em 1877 Larcher opinava que a secção entre Estremoz e Évora deveria ser refeita, atribuindo a culpa da má construção aos britânicos; quanto ao projecto da linha do Algarve proposta pela SEPRC, deveria também ser reformulado⁴²⁷.

Quando se começou a recorrer à empreitada sob supervisão directa do estado, os processos mudaram tal como a qualidade do seu resultado. Adjudicada uma determinada obra, os empreiteiros contratados construíam-na e entregavam-na provisoriamente ao governo. Passado um período de garantia, fazia-se o exame, a entrega da obra tornava-se definitiva e o pagamento ao construtor era realizado. Geralmente, as obras feitas por este método eram sempre de qualidade (quer na rede do sul, quer na rede de Minho e Douro): os projectos eram sempre aprovados sem reparos ou com reparos mínimos⁴²⁸. A não ser uns desentendimentos com um empreiteiro na linha do Minho e com os construtores da linha do Algarve, George Hai e Domingos Busquets, tudo correu bem enquanto foi administrado pelo estado em termos de edificação⁴²⁹. Aliás, era mais usual os empreiteiros terem razões de queixa do governo que o inverso. A única questão era com a velocidade de execução das obras, que, como vimos, era baixa. Para acelerar os trabalhos alguns directores adjudicavam as empreitadas sem atender a todas as formas e regularidades. Foi o que fez por exemplo Boaventura José Vieira, acabando por ser afastado precisamente por isto, num processo que terá sido político, pois foi desencadeado pelo governo progressista e Boaventura era regenerador⁴³⁰. Politiquices à parte, um caso interessante da confiança nas capacidades dos engenheiros nacionais ao serviço do estado aconteceu a propósito da ponte do Guadiana. O projecto elaborado por Tavares Trigueiros foi de imediato aceite pela JCOPM, que se alongava na avaliação sugerindo que se continuasse a contar com o pessoal do ministério ao invés de contratar companhias estrangeiras que faziam o mesmo mas por mais dinheiro⁴³¹. Também no caso dos concessionários que nenhuma subvenção solicitavam à fazenda os diferendos eram mínimos, uma vez que a exigência era também menor⁴³².

Em relação a Peto, o CGOPM praticamente não foi ouvido nem em relação ao contrato em si, nem em relação às condições inacreditáveis propostas pelo britânico, que só não se transformaram em lei pela acção do parlamento, que recusou ratificar um projecto que previa um lapso de dezenas de quilómetros entre Tomar e Pombal.

⁴²⁷ AHMOP. COPM. Liv. 30 (1869): 115-116; JCOPM. Cx. 22 (1879), parecer 8434 (17-10-1879). LARCHER, 1878a.

⁴²⁸ AHMOP. JCOPM. Liv. 31 (1870): 243-243v; liv. 34 (1873): 109-109v e 206-210; liv. 34-A (1873): 204-205; liv. 35 (1874): 111-120; Cx. 21 (1878), parecer 7758 (6-5-1878). CNDF. Caminhos de Ferro do Estado. Construção. Cx. 92 (1874), proc. 2. Parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas sobre a estação de Nine. 26 de Maio de 1874. MACEDO, 2009: 205.

⁴²⁹ PIMENTEL, 1890a. AHMOP. JCOPM. Cx. 21 (1878), parecer (30-12-1878); cx. 32 (1887), pareceres 14326 (20-5-1887) e 14493 (14-7-1887).

⁴³⁰ VIEIRA, 1880. MACEDO, 2009: 209. Ver anexos 2, 7 e 8.

⁴³¹ AHMOP. JCOPM. Liv. 32-a: 243-249v.

⁴³² AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 277-278; liv. 36: 222-223; liv. 38, parecer de 8-3-1877.

Salamanca não alterou muito a situação do relacionamento entre estado e companhias. Numa das suas primeiras consultas, o CGOP aconselha a adopção prévia de regras para a apresentação de projectos de obras públicas, mas de nada valeu⁴³³. Frederico Abragão deixa-nos uma descrição de como o empreiteiro procurou construir com condições técnicas abaixo do desejado e sem seguir o traçado de Watier e Nunes de Aguiar como estava obrigado, motivando o CGOP a recusar por várias vezes os projectos (malgrado a pressão dos administradores portugueses da CRCFP)⁴³⁴. As falhas eram diversas: ausência das obrigatórias memórias descritivas, estações acanhadas e sem condições de exploração e mesmo de salubridade, dimensões erradas, incúria nas casas de guarda da linha, desleixo nos regulamentos propostos, falta de vedação da linha (embora aqui se possa também atribuir a culpa aos amigos do alheio, que usavam a madeira das vedações para lenha, ou aos vizinhos que cortavam as barreiras para encurtar caminho, cruzando a via-férrea), falta de guardas nas passagens de nível...⁴³⁵. Alguns subempreiteiros descontentavam-se também com Salamanca. Um grupo lançou-lhe várias censuras, desde a realização de um trabalho caro e de má qualidade (com declives e curvas fora dos limites e traçados curvilíneos sem necessidade, que resultavam em velocidades muito baixas) a irregularidades ao nível das reuniões da companhia, da contabilidade, passando por insuficiência de material na exploração. É certo que se desconhecem os motivos que justificaram estas críticas, mas a verdade é que elas existiam e não são difíceis de aceitar, tendo em conta também o queixume do corpo consultivo do ministério⁴³⁶.

Quanto ao traçado, a primeira secção da linha do norte seria completamente alterada, nem sequer passando por Tomar (cuja passagem obrigatória era desejada mas não consensual entre os engenheiros), numa tentativa de se obter uma construção mais fácil, mas mais extensa à custa do abandono de uma zona fértil e produtiva. Também a passagem por Aveiro fazia uma grande alteração em relação ao projecto Watier, se bem que a aproximação da cidade fosse entendida como algo de positivo pelos vogais⁴³⁷. O incumprimento mais grave, por constituir uma clara violação do contrato, foi o de não preparar as pontes com os tabuleiros para a segunda via. O CGOP sempre se manteve inabalável na convicção de que a companhia à luz do seu contrato deveria fazer esta obra, uma vez que aquele só previa o adiamento dos movimentos de terra e não da colocação de tabuleiros nas pontes⁴³⁸. A questão só seria resolvida em 1866, quando uma alteração ao contrato para a construção da ponte sobre o Douro altera também o estipulado sobre os tabuleiros.

⁴³³ AHMOP. COPM. Liv. 9 (1860): 118-132.

⁴³⁴ ABRAGÃO, 1956a.

⁴³⁵ AHMOP. COPM. Liv. 10 (1860): 166-167; liv. 11 (1861): 72-73. BMOP, 1864, n.º 11: 657-659. DINIS, 1915-1919, vol. 3: 214-218. GCFEA, a. 21, n.º 482 (16-1-1908): 20-21.

⁴³⁶ LAMIRELLE, 1864. FINO, 1883-1903, vol. 1: 130.

⁴³⁷ AHMOP. COPM. Liv. 10 (1860): 215-216. BMOP, 1865, n.º 6: 648-650; n.º 7: 48-49.

⁴³⁸ AHMOP. COPM. Liv. 10 (1860): 148-149v; liv. 16 (1863): 112-123.

Se se pode considerar normal a atitude do construtor (queria reduzir os custos da construção), não se pode fazer o mesmo em relação ao governo que por muitas vezes ratificava o comportamento da CRCFP e de Salamanca. Entre as duas entidades, o CGOP, “*em muitas consultas tem exposto a Vossa Magestade os movimentos que resultam de se aceitarem e aprovaram (sic) projectos que não veem acompanhados de memorias discriptivas, calculos de resistencia desenhos de detalhes, designação das estaveis, passagens de nivel, e das obras d’arte correntes, como se exigisse no contracto*”⁴³⁹. O CGOP estranhava e ficava estupefacto com esta atitude, pois “*a empresa (...) parece desconhecer os seus proprios interesses, pois tendo só em vista diminuir o custo do primeiro estabelecimento da linha, vae assim agravar as despesas constantes da exploração*”⁴⁴⁰. Porém, a necessidade de apressar a construção fazia com que algumas das exigências contratuais fossem relevadas (até em aspectos tão importantes como as abóbadas em túneis⁴⁴¹).

São vários os exemplos de facilidades concedidas à companhia contra as recomendações do CGOP. Este órgão chegou a propor uma dupla ponte na linha do leste sobre o Tejo e o Zêzere, que não se realizaria; ainda nas pontes, os vogais apontavam a necessidade de se seguirem determinadas regras, mas isso não impediu a ruína da estrutura em Ponte de Sor à passagem de um comboio provocada pela “*pouca solidez das placas que rematavam os cylindros*”, do que resultou a perda de vidas⁴⁴²; a estação de Coimbra deveria ficar na cidade, mas acabou por ficar colocada a 2 km de distância; ainda sobre estações, na de Lisboa, a CRCFP chegou a propor armação de madeira para as cocheiras de locomotivas, além de que as suas dimensões deixavam muito a desejar (a questão não foi nada fácil, justificando uma animada troca de pareceres e portarias)⁴⁴³; ainda no cais dos soldados, um engenheiro da companhia, Ladame, ordenou a execução, sem autorização do governo, de um muro que isolasse a estação. Da obra resultaria um acidente que ceifaria a vida de um revisor, por incúria deste, é certo. A fiscalização deu como culpado da morte o engenheiro Ladame, por ter ordenado uma obra sem ter autorização para tal, que foi forçado a sair do país para evitar o opróbrio de uma detenção⁴⁴⁴. Factos semelhantes ocorreram na gare do Porto (que tinha a dificuldade acrescida de ter de obedecer a outras preocupações, designadamente servir também as linhas do Minho e Douro), que acabou por ser construída pelo estado, mas com a fiscalização da CRCFP⁴⁴⁵; outras estações mais pequenas causaram também celeuma entre as duas entidades, ficando tristemente

⁴³⁹ AHMOP. COPM. Liv 10 (1860): 156.

⁴⁴⁰ BMOP, 1865, n.º 5: 516.

⁴⁴¹ AHMOP. COPM. Liv. 15 (1862): 16-19.

⁴⁴² AHMOP. COPM. Liv. 15 (1863): 108v-109v. BMOP, 1865, n.º 4: 417-420. GCF, a. 20, n.º 468 (16-6-1907): 182; n.º 469 (1-7-1907): 197.

⁴⁴³ BMOP, 1862, n.º 8: 147-150; 1865, 1865, n.º 5: 516-517; n.º 12: 549-552. AHMOP. COPM. Liv. 11 (1861): 150-154; liv. 13 (1862): 289-291. COLP, 1863: 559 e 570

⁴⁴⁴ GCFEA, a. 21, n.º 494 (16-7-1908): 213.

⁴⁴⁵ AHMOP. JCOPM. Liv. 34-A (1873): 40v-42. CNDF. Caminhos de Ferro do Estado. Construção. Cx 28 (1810), proc. 5, mç. 107. Ofício de Hermenegildo Gomes da Palma sobre a estação do Porto. 4 de Julho de 1873; Ofício de João Joaquim de Matos sobre a estação do Porto. DINIS, 1915-1919, vol. 5: 346-348 e 387-389.

célebres os casos das gares de Pereira (o governo exigia a sua construção e a CRCFP de forma contumaz não a construiu), Granja do Ulmeiro (que o ministério pretendia que tivesse outra localização, além de serviço de mercadorias e passageiros, contra a vontade da CRCFP) ou de Formoselha (edificada fora do sítio previsto)⁴⁴⁶. Finalmente, a construção da ponte sobre o Douro demorou 13 anos a fazer. Não foi possível determinar se este atraso foi justificado ou não, uma vez que os prazos não corriam enquanto os projectos estavam a ser apreciados pelo governo, mas certo é que em 1877 o atraso foi real e só uma portaria do governo avilista salvaria a CRCFP de ter de devolver o imposto de trânsito perdoado anos antes.

Com isto não se pretende dizer que a CRCFP e Salamanca faziam aquilo que queriam, sem qualquer respeito pelo governo. Em alguns casos, este fez valer a sua posição: foi o caso de alguns viadutos na linha do norte, condenados pelo fiscal, mas continuados pela CRCFP que invocava a alta despesa em que incorria se estas estruturas não fossem aceites. O ministério impôs-se e ameaçou não pagar nem permitir a circulação em tais construções. Mais tarde, a CRCFP tentou vender os terrenos que o estado, à luz do contrato, lhe tinha doado sem contrapartidas, no entanto isso era-lhe vedado uma vez que o domínio útil dessas terras estava limitado ao tempo da concessão, como lhe fez ver o governo⁴⁴⁷. Mas na maior parte das vezes, a CRCFP levava a sua avante, em virtude do seu poder. A GCFEA relata como um certo dia “*o director Le François (...) cada vez mais agravava a situação da companhia para com a administração publica, chegando até a ameaçar o ministro com a intervenção do governo francez nos assuntos pendentes de aprovação difficil*”⁴⁴⁸. A estória, por definição anedótica, não é difícil de acreditar.

A partir de certo momento, o CGOP parece diminuir as suas exigências: na ligação a Elvas, um traçado menos que perfeito é aceite, porque o resto da linha também não estava nas melhores condições. Mesmo na própria exploração, a CRCFP fornecia um pobre serviço, por as dificuldades financeiras por que passava a obrigarem a cortar nos gastos operacionais: empregava na tracção as cansadas locomotivas que tinham servido à construção, diminuía propositadamente a velocidade para diminuir o consumo de carvão e tinha falta de pessoal e de material de transporte e tracção (que levou o governo a nomear uma comissão de inquérito). A isto juntavam-se os vícios decorrentes do desmazelo na construção, que resultavam em descarrilamentos, atrasos nas composições ou irregularidades no serviço telegráfico⁴⁴⁹. No seu jeito muito mordaz, Ramalho Ortigão sugeria à companhia que trocasse mesmo os horários pelo seguinte aviso: “*«Caminho de Ferro do Norte. Viagens*

⁴⁴⁶ AHMOP. COPM. Liv. 11 (1861): 252v-255v; liv. 19 (1864): 375-379; liv. 26 (1867): 190v-193. BMOP, 1868, n.º 6: 443. COLP, 1863: 477-478.

⁴⁴⁷ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 81-91. DINIS, 1915-1919, vol. 3: 365-366. FINO, 1883-1903, vol. 1: 148.

⁴⁴⁸ GCFEA, a. 21, n.º 493 (1-7-1908): 198.

⁴⁴⁹ FINO, 1883-1903, vol. 1: 147. BMOP, 1864, n.º 8: 172; 1865, n.º 4: 421-423; 1868, n.º 3: 175. COLP, 1864: 401, 446-447, 574 e 861-862. DINIS, 1915-1919, vol. 3: 454-455. GCFEA, a. 21, n.º 493 (1-7-1908): 198. COBOS ARTEAGA & MARTÍNEZ VARA, 2009: 67-68

*diurnas entre Lisboa e Porto»*⁴⁵⁰. O engenheiro fiscal levava também as suas preocupações tão longe quanto a segurança das pontes, embora o CGOP o sossegasse com a ausência de fracturas e quebras das peças, no entanto foi necessário emitir uma portaria a obrigar a CRCFP a tomar providências para evitar novos desastres como em Ponte de Sor⁴⁵¹.

Finalmente, a CCFBA. A relação entre governo e esta companhia foi sempre muito tensa. Desde logo a CCFBA procurou alterar os projectos de vários troços da linha (para diminuir as despesas de terraplanagens à custa do declive, extensão e curvas), o que quando não era recusado era aceite com condições, que nem sempre a companhia aceitava, motivando a várias suspensões dos trabalhos (embora algumas das alterações propostas tivessem sido aceites como melhorias ao traçado original⁴⁵²). As estações foram outros motivos para contendas: a CCFBA não queria construir tantas quando a JCOPM, mas a isso se vê obrigada⁴⁵³. Um dos estratagemas da companhia era construir sem autorização régia (alegando para tal o atraso da JCOPM na apreciação dos projectos e o evitar despedir milhares de operários) e depois valer-se de factos consumados para construir como queria. Não sendo um ardil totalmente eficaz, conseguiu ainda a aprovação de várias obras por parte da JCOPM ainda que sob determinadas condições⁴⁵⁴. O engenheiro Almeida de Eça não poupava críticas à companhia, confessando as dificuldades que o pessoal da fiscalização conhecera para fazer com que cumprisse aquilo a que estava obrigada. A deficiência dos regulamentos em vigor foi também um obstáculo à fiscalização da linha, que, naturalmente, foi terminada com má qualidade, prejudicando a exploração: as estações precisavam de reparações, a guarda das passagens de nível era descuidada, os acidentes sucediam-se, os horários não eram cumpridos e faltava combinação entre o tráfego de composições da CCFBA e da CRCFP⁴⁵⁵. A companhia ainda procurou responsabilizar o governo por este desfecho, exigindo uma indemnização. Os sucessivos governos não cederam e a disputa acabaria resolvida a favor de Portugal em 1904⁴⁵⁶. Entre aquelas duas companhias houve também uma grande falta de entendimento. No entroncamento na linha do norte, a CRCFP dificultou a vida à CCFBA. A CCFBA tinha sido formada pela SFP que por sua vez tinha relações íntimas com o *Crédit Industriel et Commercial*, sociedade íntima da CRCFP, mas estas relações próximas de nada valeram⁴⁵⁷. Sem acordo, a CRCFP tentou impor que ambas as linhas ficassem desligadas (até porque no contrato o início da linha da Beira Alta era na Pampilhosa e não necessariamente na

⁴⁵⁰ Apud AGUILAR, 1945-1947: 219 (1947).

⁴⁵¹ AHMOP. COPM. Liv 28 (1868): 125-127. FINO, 1883-1903, vol. 1: 125-126.

⁴⁵² AHMOP. JCOPM. Cx. 22 (1879), pareceres 8417 (2-10-1879), 8455 (30-10-1879), 8468 (10-11-1879); cx. 23 (1880), parecer 8627 (19-2-1880).

⁴⁵³ AHMOP. JCOPM. Cx. 22 (1879), pareceres 8087 (27-1-1879), 8154 (20-3-1879), 8174 (14-4-1879), 8175 (14-4-1879), 8226 (17-4-1879), 8280 (27-6-1879) e 8537 (22-12-1879); cx. 23 (1880), pareceres 8576 (15-1-1880), 8605 (3-2-1880), 8669 (18-3-1880) e 8673 (22-3-1880).

⁴⁵⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 23 (1880), parecer 8869 (2-8-1880).

⁴⁵⁵ EÇA, 1888.

⁴⁵⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 24 (1882), parecer 9914 (25-5-1882). PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 284-289.

⁴⁵⁷ PINHEIRO, 1986: 479-480.

linha do norte), mas o governo não abdicou do seu direito de ver Lisboa ligada directamente a França. O entroncamento fez-se, mas na exploração a CRCFP voltou a levantar dificuldades, não cobrando viagem somente até à Pampilhosa, mas sim até à estação seguinte (o que só foi corrigido em 1886)⁴⁵⁸. Anos mais tarde a CCFBA respondeu na mesma moeda, dificultando ao máximo o duplo entroncamento da linha da Beira Baixa na Guarda e suas proximidades. Confirmava-se assim a profecia de João Crisóstomo em relação ao cruzamento de linhas de companhias diferente, questão a que “*não se tem dado entre nós toda a atenção que merece (...). A falta d’esta consideração pôde tornar algumas companhias exploradoras dependentes de outras, e annullar em grande parte as vantagens que se pretendiam conseguir com essa divisão*”⁴⁵⁹. Tal como em Espanha “*las estaciones de transmisión eran barreras reales al paso de los trenes*”⁴⁶⁰.

5.5.2.2 | MONOPÓLIO OU CONCORRÊNCIA?

Uma outra questão que ocupou o pensamento político-económico sobre caminhos-de-ferro nesta altura ligou-se ao tipo de domínio sobre o mercado: deveriam as linhas ser concedidas a uma só companhia ou a várias? As opiniões eram diversas, variaram ao longo do tempo e estiveram sempre longe de ser consensuais, mas genericamente entendia-se que o monopólio absoluto era algo que deveria ser evitado a todo o transe, sobretudo após a experiência cabralina de entregar todo o negócio da viação à COPP à semelhança do que se fizera, por exemplo, no negócio do tabaco⁴⁶¹.

Na década de 1850, o sempre opinante D. Pedro V não acreditava nas vantagens do monopólio “*que possam compensar o gravissimo inconveniente da infeudação a uma unica Companhia, que por mais que se faça, não deixaria de ser uma especie de statu in statu*”, preferindo “*manter a concorrência em toda a sua plenitude*”⁴⁶², razões pelas quais o monarca se mostrou contra o contrato com os Pereire. Contra esta concorrência desenfreada se levantava João Crisóstomo que previa uma cartelização difícil de controlar pelo estado e que redundaria em prejuízo para o interesse público⁴⁶³. Aquelas palavras do rei foram proferidas num contexto específico e eram dirigidas contra a tentativa de Fontes de entregar as linhas de norte e leste aos irmãos Pereire, que deste modo – e mais importante – passariam a ter o monopólio de acesso por via-férrea à capital. Já Fontes via nos Pereire os homens que mais garantias davam de construir vias-férreas rápida e eficazmente. Nesta altura não se pode falar no perigo de monopólio absoluto da viação acelerada, pois a linha do Barreiro já

⁴⁵⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 22 (1879), parecer 8473 (13-11-1879); cx. 23 (1880), pareceres 8699 (2-4-1880) e 8736 (30-4-1880); cx. 24 (1882), parecer 9758 (23-2-1882). COLP, 1886: 342.

⁴⁵⁹ DG, 1878, n.º 210: 2264.

⁴⁶⁰ SANTOS, 2011a: 62.

⁴⁶¹ SANTOS, 2011a: 86.

⁴⁶² D. PEDRO V, 1903: 290-291.

⁴⁶³ SOUSA, 1915-1919.

tinha sido entregue a um outro consórcio, enquanto que de Lucotte se esperava o cumprimento do seu compromisso de assentar carris até Sintra. Mas quando a CCFST pretendeu vender as suas linhas, o estado interveio para impedir que fossem parar às mãos de José de Salamanca, que neste caso ficaria senhor de toda a rede nacional existente.

Com a intervenção mais profunda do governo na construção e exploração de linhas em finais da década de 1860 e inícios dos anos 1870, a questão do perigo do monopólio tornou-se menos grave (aliás este era precisamente um dos argumentos favoráveis à construção estatal). Uma grande parte da rede estava nas mãos do estado e outra nas mãos de uma só companhia. Constituíam-se assim redes regionais: a norte e sul, do governo; no centro do país, da CRCFP. Deste modo criavam-se zonas de acção exclusiva complementares, mas livres dos efeitos menos positivos da concorrência, e ao mesmo tempo impedia-se o monopólio nacional de uma só entidade (que mantinha contudo o exclusivo do acesso ferroviário à capital). Conseguia-se por outro caminho aquilo que se ia verificando em alguns países da Europa. Na Bélgica já desde os anos 1850 se assistia a um movimento de fusões para criar malhas regionais sob o domínio de uma só companhia e minorar os efeitos nefastos da concorrência, mas é em meados da década de 1860 que os processos fusionistas atingiram o seu auge com a formação de apenas quatro companhias (*Société Générale d'Exploitation, Grand Central Belge, Grand Luxembourg e Nord-Belge*), cada uma delas com uma rede regional; em França, verificava-se o mesmo com a *Paris, Orléans et Midi, Norte, Este e Oeste* (nas décadas de 1860 e 1870 estes monopólios saíam reforçados, apesar das tentativas governamentais que os tentaram pôr em causa); em Espanha, as pequenas empresas foram absorvidas pelas grandes companhias *MZA, NORTE, CFA e MCP* a partir dos anos 1870; e em Itália, em meados do decénio de 1860, formaram-se cinco grandes grupos regionais (*Alta Itália, Romana, Meridional, Calabro-Sicule e Sardo*)⁴⁶⁴.

Restava saber se na continuação da construção se devia contratar novas empresas ou privilegiar a posição da CRCFP. Mais uma vez não houve unanimidade. Para a autoridade técnica, “*melhor fôra entregar a uma só companhia a exploração de duas linhas que bifurcando-se uma na outra, tem um tronco commun e o mesmo objectivo*”⁴⁶⁵. Dada a natureza da actividade ferroviária, esta era a melhor solução⁴⁶⁶, no entanto, entre o ideal e o possível normalmente existe uma grande distância. Se idealmente a CRCFP deveria ser senhora de novas linhas que entonassem nas suas, na prática ela podia não estar em condições de assumir essa responsabilidade. Por outro lado, podia-se questionar se, no caso de a CRCFP não ser capaz de continuar a construção da rede no centro do país,

⁴⁶⁴ ARTOLA, 1978: 523. CARON, 1983: 29-30 e 34. CARON, 1997-2005, vol. 1: 211 e ss., 238-242, 417-418, 427, 441 e 461-467. FENOALTEA, 1983: 53-54. GÓMEZ MENDOZA, 1982: 76. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 60-62. HERTEN et al., 2001: 71-78 99-107 e 111. TEDDE DE LORCA, 1978: 47-48, 50-71 e 80-93.

⁴⁶⁵ DG, 1878, n.º 210: 2264.

⁴⁶⁶ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 2: 322.

seria prudente conceder-lhe uma concorrente, tendo em conta que anteriormente as dificuldades financeiras por que passara tinham colocado o governo em trabalhos. Este raciocínio impediu, por exemplo, que a linha que terminava em Estremoz se ligasse ao caminho-de-ferro de leste. Se isto acontecesse havia o perigo de uma grande parte do tráfego vindo de Espanha (que se esperava volumoso, como vimos) pudesse fugir das vias da CRCFP para as da SEPRC (e mais tarde do estado). Por esta mesma razão não se procurou abrir concurso para a linha da Beira Baixa, enquanto se abriam três praças para a da Beira Alta, que à partida era mais uma complementar que uma concorrente às vias da CRCFP. Tendo em conta que este caminho-de-ferro, originalmente, não tinha saída de mar própria, tudo parecia indicar que entre a CCFBA e a CRCFP apenas se estabeleceria uma relação simbiótica. No entanto, a concessão do troço entre a Pampilhosa e a Figueira da Foz alterou este relacionamento. A CRCFP (que tempos depois também se dotaria de uma ligação à Figueira) passou a ter mais interesse em prejudicar a empresa rival, dificultando o entroncamento na Pampilhosa ou não conciliando os seus horários com os da CCFBA. Finalmente havia ainda a questão política, à qual se ligava a questão dos acessos à capital. Do ponto de vista político, conceder mais linhas àquela companhia podia ser encarado como um privilégio inadmissível, sobretudo se reforçassem o seu exclusivo no acesso a Lisboa. Alguns temiam que o poder da CRCFP crescesse ainda mais e que essa influência pudesse fazer com que os seus lucros aumentassem à custa do contribuinte luso, na ideia de que as companhias estrangeiras se locupletavam à custa do orçamento de estado. Outros, porém, entendiam o contrário; entendiam que “*a companhia é que tem sido um mendigo á porta de todos os governos. (...) E, se as companhias fossem tres, sabe v. ex.^a o que acontecia?*”

O sr. Luiz de Campos: -- *Bem sei, eram tres mendigos.*

O Orador [Pinheiro Chagas]: -- *Ora exactamente! Eram tres mendigos*”⁴⁶⁷.

Nas novas concessões, procurou-se evitar situações de concorrência. As linhas adjudicadas a partir de finais da década de 1870 procuraram ser complementares das já construídas e não suas concorrentes (caso dos afluentes da linha do Douro), além de que as novas companhias que as operavam (CCFN, CCFM, CCFMe) estavam intimamente comprometidas com a CRCFP⁴⁶⁸. Mesmo as que eram paralelas (caso do ramal de Cáceres, da linha do oeste ou dos caminhos-de-ferro de Sintra e Cascais) foram entregues àquela empresa, pelo que não se pode falar em concorrência. No projecto de 1888 para a conclusão da rede a norte do Mondego, esta política ia ainda mais longe, propondo somente linhas complementares e evitando que uma linha contínua fosse dividida por várias empresas. Havia uma excepção, contudo: a linha da Beira Baixa que poderia fazer concorrência à sua congénere da Beira Alta no que à ligação a França diz respeito.

⁴⁶⁷ DCD, 12-3-1875: 1108.

⁴⁶⁸ PORTUGAL, 1892. PINHEIRO, 1986. Ver mapas 30-

A construção e exploração directa pelo estado desde cedo foram postas de lado por convicção ideológica, por se pensar que o estado não tinha capacidade financeira para tal (se bem que a maior apetência pelos títulos de dívida pública poderia ter dado azo à construção pelo estado), por se acreditar que implicava uma despesa maior do que associar uma ajuda financeira pública ao capital privado e por se entender que assim se evitava a formação de clientelas à custa do orçamento⁴⁶⁹. Quando Portugal iniciou a sua aventura ferroviária na década de 1850 já podia apreciar a experiência alheia e esta, nesta altura, inclinava-se para a concessão de caminhos-de-ferro a privados.

A Bélgica, em 1834, começou por confiar a construção e exploração de caminhos-de-ferro ao estado (mediante a contracção de empréstimos, pois o saldo do orçamento público não era positivo), desde logo por pretender dar à sua rede uma vocação internacional (com ligações a França e Alemanha), pelo que do ponto de vista militar e diplomático era pertinente manter as linhas controladas pelo governo. Em termos económicos, o domínio público era também aconselhável, pois permitia baixas as tarifas e beneficiar a economia, uma vez que da exploração não se esperava lucro, mas tão-só o auto-sustento. Quanto a outras linhas secundárias, poderiam ser construídas pelo sector privado. Esta solução não foi consensual no parlamento. O próprio ministro do interior (responsável pela questão, uma vez que só em 1837 se criaria o ministério das obras públicas) preferir a entrega da exploração a uma companhia que pagaria uma renda pelo uso do caminho-de-ferro. No entanto, o mesmo ministro entendia que essa solução, apesar de desejável, não era praticável, pois era impossível determinar o rendimento previsível da linha e assim fixar uma renda justa. Os primeiros resultados foram extraordinários e confirmaram a aposta governamental. Depois da abertura da linha entre Bruxelas e Malines em 1835 perante o entusiasmo da imprensa, quase todo o parlamento se mostrou favorável à continuação da exploração pelo estado. A lei de 26-5-1837 propunha a extensão da rede às zonas ainda desprovidas de caminhos-de-ferro à conta do erário público e, em 1843, toda a malha estava construída, feita e explorada pelo governo. O contexto em que isto foi realizado era diferente da situação portuguesa, mas nem por isso o seu exemplo deixava de ser aduzido nas câmaras, sobretudo porque Portugal estava também no início da sua aventura ferroviária tal como a Bélgica estivera. Contudo, depois de assente a rede principal, os belgas confiaram a extensão desta malha à iniciativa privada, como vimos. Em 1843 e 1851, duas leis procuraram aliciar a cobiça dos investidores admitindo a concessão de subsídios e garantias de retorno de investimento,

⁴⁶⁹ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]. D. PEDRO V, 1903: 295. D. PEDRO V, 1927: 132. MENDONÇA, 1856. PEREIRA, 1985. PINHEIRO, 1986: 412-417. PINHEIRO, 2008: 119 e ss.

de modo que até 1874 cerca de 50 companhias quase quadruplicam a extensão da rede férrea belga⁴⁷⁰.

Em Espanha, na década de 1840, o *informe Subercase* elegeu a construção pelo estado como a única forma de as tarifas baixarem em proveito da economia espanhola, mas com o passar dos anos passou-se a acreditar que o governo não era bom construtor nem bom gestor, nem tinha recursos financeiros suficientes para construir, abrindo-se caminho à iniciativa privada: “*la enemistad de los liberales decimonónicos españoles hacia la empresa pública se manifestó, en efecto, en que la explotación de esos bienes y propiedades públicos fue cedida a compañías privadas, mediante concesiones y arrendamientos; se pensaba que la empresa privada gestionaría esas actividades de manera más eficiente que las administraciones públicas, particularmente en el caso de las minas, los estancos y los medios de transporte y comunicación*”. O estado espanhol só construiu caminhos-de-ferro secundários⁴⁷¹.

Em Portugal, a construção pelo estado foi admitida logo no diploma que decretava a linha do norte e no regulamento do decreto de 23-10-1856, porém, este diploma previa somente uma situação em último recurso; quanto àquela deliberação, teve como intento principal colocar o fundo de amortização à disposição do governo e não propriamente tornar a linha entre Lisboa e Porto uma realidade a curto prazo. Apesar de ser uma hipótese afastada, a intervenção dos poderes públicos no sector tornava-se inevitável quando se reuniam determinadas circunstâncias. Isso aconteceu quando em 1855 os empreiteiros ingleses abandonaram os trabalhos. A estratégia era continuar a construção até aparecer alguém que o fizesse pois, *parar era morrer*, como amiúde referia Fontes.

Por esta altura, surgiam as primeiras dúvidas mais bem fundamentadas em relação à prevalência da iniciativa privada. Albino de Figueiredo alertava para o perigo de as companhias estrangeiras apenas estarem vocacionadas para a obtenção de lucros, pelo que no mínimo o capital investido deveria ser inteiramente nacional. No caso de este não ser suficiente para tal, então deveria o estado construir as ferrovias através da criação de um fundo de reserva para caminhos-de-ferro⁴⁷². Apesar destas sugestões e destes receios, apesar do fracasso da CCP e da competência de João Crisóstomo na continuação da construção da linha por conta do governo, continuou-se a preferir a iniciativa privada, contratando-se Sir Morton Peto.

Quando Peto foi contratado e falhou, perspectivaram-se várias soluções para continuar a construção, mas a continuação das obras a cargo dos engenheiros do governo foi liminarmente posta de parte, pois “*por bem caras experiencias, todos sabem que ficam no nosso paiz por preços fabulo-*

⁴⁷⁰ CAMERON, 1961: 308-310. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 39-41. HERTEN et al., 2001: 8, 22-24, 26-27, 38, 52-64, 69-78, 80, 98-107, 111, 115 e 304. LAFFUT, 1983: 203-207. ROBBINS, 1965: 123. Ver anexo 9.

⁴⁷¹ COMÍN COMÍN et al., vol. 2: 319. Ver também OLMEDO GAYA, 2005: 739-740 (notas 5, 6 e 7). SANTOS, 2011b: 1. TEDDE DE LORCA, 1978: 17.

⁴⁷² DCD, 18-3-1857: 157-167. MÓNICA, 2005-2006, vol. 1.

sos”⁴⁷³. No parlamento, esta hipótese era colocada mais como forma de fazer oposição do que como alternativa viável, mas o inverso também se verificava: quando em 1861 o governo compra a linha do Barreiro, o então ministro das obras públicas, Veloso da Horta, invoca a vantagem da exploração pelo estado como razão para justificar o negócio⁴⁷⁴, razão que não seria suficiente para impedir a sua venda à SEPRC. A única excepção à crença de que se devia continuar a confiar na iniciativa privada era Oliveira Marreca, que defendia abertamente a construção pelo estado depois das desilusões que sofrera com as companhias de accionistas e das provas dadas pela engenharia nacional na construção da linha do leste. Além disso, a exploração pública beneficiaria o país, pois o governo podia baixar as tarifas, beneficiando a riqueza pública (como se fizera na Bélgica e se ponderara fazer em Espanha), algo que os capitais privados não podiam pura e simplesmente fazer⁴⁷⁵.

No entanto, continuava-se a acreditar que os custos de estabelecimento inicial eram demasiado onerosos para serem suportados unicamente pela fazenda e que os executivos só deveriam intervir em situações extraordinárias e de forma provisória⁴⁷⁶. Não surpreende que, após Peto, o governo continuasse a confiar na iniciativa privada, assinando contratos com Salamanca e com o consórcio inglês de Valentine. Verdade seja dita que até esta altura, os investidores privados só tinham falhado na construção, já que, à excepção da pequena linha do Barreiro às Vendas Novas, nunca tinham mostrado as suas capacidades ao nível da exploração. Isso só aconteceria a partir de 1863-1864 quando os comboios começaram a circular entre Lisboa, Évora, Beja e Elvas, e então viu-se que a exploração por companhias também não garantia uma oferta de transporte público de qualidade.

A crise da segunda metade da década de 1860 proporcionou a oportunidade para testar as capacidades de construção do estado. O investimento privado estava retraído e as empresas concessionárias a operar em Portugal (CRCFP e SEPRC) em dificuldades, pelo que dificilmente se encontrariam interessados em construir mais. Por outro lado, crescia uma corrente de opinião nacionalista, favorável à iniciativa pública em matéria de caminhos-de-ferro em oposição à acção de companhias estrangeiras, que estendiam a sua influência ao crédito da coroa portuguesa⁴⁷⁷. A partir de 1865, Sousa Brandão defende com veemência uma maior intervenção governamental no sector, começando pelas linhas do sul e sueste, por atravessar uma região onde o lucro para uma companhia privada não era certo. O engenheiro sugeria a contracção de um grande empréstimo que se destinasse exclusivamente à construção de caminhos-de-ferro, para evitar que o governo andasse a reboque dos caprichos dos privados⁴⁷⁸. A falha da SEPRC constituiu a prova que faltava, apesar de o governo,

⁴⁷³ DCD, 30-4-1860: 295 (António de Carvalho). OLIVEIRA, 1914-1915.

⁴⁷⁴ DL, sessão da câmara dos pares de 22-8-1861: 2477-2478 e 2481.

⁴⁷⁵ PEREIRA, 2008: 131-132.

⁴⁷⁶ PINHEIRO, 1986.

⁴⁷⁷ LARCHER, 1883: 23-24. GOMES, 2002a. PINHEIRO, 1997: 152.

⁴⁷⁸ DL, sessão da câmara dos deputados de 13-12-1865: 2861.

quando tomou conta daquelas linhas, apenas o ter feito para manter a exploração até que fosse capaz de encontrar um novo interessado. No rescaldo deste acontecimento, o ministro Andrade Corvo admite a possibilidade de os caminhos-de-ferro internos serem construídos pelo estado de forma *económica*, deixando as linhas internacionais nas mãos dos privados⁴⁷⁹.

O governo resolve então intervir em vias-férreas que à partida seriam de segunda ordem e de interesse meramente local (não ligavam Lisboa ao estrangeiro pela rota mais rápida e curta), tal como acontecia, por exemplo, em França⁴⁸⁰, de tal modo que seriam construídas em condições *económicas*. No mesmo ano em que se decretava a construção das linhas do Minho e Douro, a Itália dava um exemplo ainda mais claro, propondo a nacionalização prematura da maior parte da sua rede⁴⁸¹. Também na Bélgica, país algumas vezes comparado com Portugal, por esta altura, a construção pelo estado voltava a ser solução, sendo responsável pela abertura de mais 700 km de novas ferrovias⁴⁸². Em Portugal, entendia-se que um caminho-de-ferro como o da Beira Alta (que então se ponderava construir) só poderia ser confiado à iniciativa privada, quer em termos económico-financeiros, quer em termos técnicos. Por outro lado, a lei de 1867 era também uma forma de tentar demonstrar aos mercados financeiros que Portugal não carecia absolutamente deles para continuar a sua política de melhoramentos materiais. Vários autores referem a ausência de interessados nestas linhas para justificar a acção do governo⁴⁸³. É indesmentível que o contexto económico não se prestava ao investimento privado, porém, esta medida governativa parece ter sido mais que conjuntural. Os interessados podiam não aparecer na altura, mas anos antes eles tinham surgido. Aliás, quando em 1872 é ordenada a aplicação da lei, já as condições financeiras propícias ao investimento haviam regressado. Se não fosse intenção construir aquelas linhas por administração directa, o governo poderia muito bem procurar interessados (Simão Gattai ou Albert Meister, que por essa altura pediam autorização para assentar redes de americanos no Minho), abrir concurso público, adjudicar a obra e anular toda a legislação em contrário na lei que validasse a concessão. Tudo indica que Fontes tenha resolvido *experimentar* os engenheiros do ministério na construção e exploração de linhas-férreas. Por outro lado, e ao contrário do que aconteceria com as linhas do sul e sueste, só por uma vez (e em 1897) um governo tentou alienar os caminhos-de-ferro do Minho e Douro, fazendo de certo modo voltar à normalidade o panorama ferroviário nacional. As linhas do sul e sueste eram encaradas de forma diferente pelo governo. A intervenção estatal naquela malha após o incumprimento da SEPRC foi, sim, uma decisão conjuntural, que tentou ser *rectificada* várias vezes até final do século, através do seu arrendamento. Já as linhas do Minho e Douro foram mantidas na esfera

⁴⁷⁹ DL, sessão da câmara dos deputados de 25-1-1867 e 27-2-1867: 223-224 e 587-588.

⁴⁸⁰ CARON, 1997-2005, vol. 1: 496; vol. 2: 361.

⁴⁸¹ CAFAGNA, 1976: 287 e ss.

⁴⁸² HERTEN et al., 2001: 78. LAFFUT, 1983: 205-207.

⁴⁸³ ALEGRIA, 1988b. NUNES et al., 2005. PINHEIRO, 1994.

governamental por decisão estratégica e também política: o rendimento desta rede era superior ao da rede alentejana, pelo que propor a sua alienação seria muito mal visto politicamente⁴⁸⁴.

Os engenheiros nacionais não ficaram descontentes com a intervenção estatal, “*considerando que uma das grandes vantagens que tem para a economia publica em geral, e para as industrias em particular, o ser o Estado o proprietario dos caminhos de ferro e exploral-os por sua conta porque n’esto cazo possui ampla faculdade de alterar as condições do movimento e das tarifas accomodando um e outros ás necessidades da circulação, e ás justas exigencias das industrias agricola mineira e fabril*”⁴⁸⁵. O estado não buscava o lucro, mas sim o bem-estar geral, algo que as companhias privadas não poderiam fazer, porque necessariamente tinham de gerar receitas para se sustentarem. Por outro lado, “*são os constructores e directores das companhias que tiram os grandes lucros e fazem com que a exploração das caminhos se torne impossível*”⁴⁸⁶. No entanto, havia um senão: em primeiro lugar, o fornecimento de material era muito problemático, por questões burocráticas (as direcções dos caminhos-de-ferro públicos não podiam simplesmente contratar os fornecimentos a quem quisessem, sendo obrigados a abrir concurso, sujeitar-se a queixas dos concorrentes e submeter-se a um processo muito mais moroso); em segundo lugar, não havia funcionários suficientes no ministério das obras públicas para executar as obras, pelo que era mister contratar empreiteiros locais, os quais só tinham traquejo para a abertura de estradas, achavam todos os valores fabulosos e ignoravam as mais elementares regras da arte⁴⁸⁷.

De qualquer modo, ao longo da década de 1870, a construção e exploração por administração directa ia avançando e ganhava adeptos. Durante cerca de seis anos, à excepção da CPP, o estado foi o único empreiteiro ferroviário activo em Portugal. Entre 1872, ano do início da construção das linhas do Minho e Douro, e 1877, ano da adjudicação do ramal de Cáceres, só as vias públicas avançaram (no caminho-de-ferro de Guimarães construíram-se apenas 6 km). É verdade que muitas outras concessões foram atribuídas e muitas propostas para construção ou exploração por privados foram discutidas nas câmaras, mas na realidade só as linhas nas mãos do governo avançavam⁴⁸⁸. No parlamento, a Sousa Brandão e Larcher juntavam-se outros tribunos nesta luta: os reformistas (Mariano de Carvalho, Pereira de Miranda, Pinheiro Borges e Pinto Bessa) propunham que a quinta secção fosse construída pelo estado e explorada pela CRCFP; Pinheiro Chagas defendia intervenção pública na linha da Beira Baixa; e um grupo de deputados liderado por Ávila Júnior propunha a aplicação do método dos caminhos-de-ferro do Minho e Douro a uma ferrovia pelo vale do Corgo. Ainda em 1875, os deputados beirões, com destaque para Luís de Campos, defendiam também esta

⁴⁸⁴ CORVO, 1868. PEREIRA, 2011a. PEREIRA, 2011j. PEREIRA, 2012d. Ver anexos 18, 21, 22 e 23.

⁴⁸⁵ AHMOP. JCOPM. Liv. 30 (1869): 189v-190.

⁴⁸⁶ VIEIRA, 1868: 157.

⁴⁸⁷ ROPM, t. 20 (1899): 17-18.

⁴⁸⁸ Ver anexo do cronograma e mapa da evolução com Espanha

solução, por ser mais barata para o tesouro (em comparação com as experiências das subvenções à exploração e à construção), dar maiores garantias de efectivamente se construir o caminho-de-ferro e evitar a chegada a Portugal de mais empresas poderosas⁴⁸⁹. É certo que este era apenas mais um argumento para levantar obstáculos aos governos (dava a entender que não havia desculpa para não construir caminhos-de-ferro a não ser a falta de vontade do executivo), mas a simples menção à possibilidade de a construção ser entregue ao ministério das obras públicas não deixa de ser sintomática e demonstrativa do acolhimento desta possibilidade entre os deputados da altura.

Entretanto, da CRCFP chegavam sinais favoráveis à continuação daquela política. Por um lado era uma companhia dominada por estrangeiros, o que fazia aumentar a aversão às concessões a privados. Por outro lado, tinha à sua frente um engenheiro português (Espregueira), que fora um dos responsáveis pela sua recuperação, o que demonstrava que os engenheiros nacionais sabiam gerir com qualidade e seriedade (muito embora em termos de serviço, a CRCFP apresentasse algumas falhas). Finalmente, entendia-se que o serviço público podia trazer muitas mais vantagens à população que o serviço privatizado no que concerne às tarifas⁴⁹⁰. Das linhas alentejanas vinham também indicações positivas. O seu director, o engenheiro Miguel Carlos Correia Pais, procurou várias vezes demonstrar a competência com que o estado construía e explorava caminhos-de-ferro em comparação com a falta de qualidade do serviço prestado pela antiga SEPRC, que, como vimos, assim que conseguiu a garantia de rendimento de Fontes, descuidou completamente a construção⁴⁹¹.

Não é assim de surpreender que tenham surgido algumas vozes favoráveis ao resgate das linhas de norte e leste (que segundo o contrato poderia ser feito a partir de 1879), que teria ainda a vantagem de facilitar a desejada ligação das vias-férreas do sul e leste e de permitir um melhor uso, do ponto de vista militar, das linhas⁴⁹². A *nacionalização* de caminhos-de-ferro era uma questão que na Europa ganhava também adeptos. Na Bélgica, o facto de as concessionárias não baixarem as tarifas prejudicava algumas regiões em proveito de outras que eram servidas por linhas públicas. Mas até 1870, só há conhecimento de um caso isolado (1857) que se destinou a manter na posse do governo uma via de importância estratégica e diplomática que ligava a Alemanha à França. A partir de 1870 e até 1882, há de facto um movimento generalizado de nacionalizações, que, porém, só incidiu sobre as linhas menos importantes construídas pelo poder local que de forma abusiva tinha permitido que estas ferrovias secundárias fizessem concorrência à viação acelerada de primeira ordem. Uma nova fase de resgates teria de esperar pela segunda metade da década de 1890⁴⁹³.

⁴⁸⁹ DCD, 11-3-1873, 31-3-1874 e 1-3-1875: 633-634, 968, 969 e 568-569.

⁴⁹⁰ DDPR, 27-3-1877: 283-285 (Larcher). LARCHER, 1883. PINHEIRO, 1994. PINHEIRO, 1997: 154.

⁴⁹¹ PAIS, 1876: 1-9

⁴⁹² BRANDÃO, 1878a: 166 e ss. LARCHER, 1883. PAIS, 1876. PAIS, 1878a.

⁴⁹³ HERTEN et al., 2001: 110-111. ROBBINS, 1965: 123-124. SOUSA, 1914-1915.

Em França, a chegada da esquerda ao poder em 1876 abriu portas a uma maior intervenção do governo no sector ao nível da exploração e da fixação de tarifas. No ano seguinte o ministro das obras públicas, Charles de Freycinet, punha em prática esta política, resgatando várias linhas na extensão de 2615 km, formando assim a rede do estado. O seu plano não se ficava por aqui, prevenindo ainda a construção de mais vias-férreas à conta do tesouro. No entanto, o verdadeiro objectivo passava por entregar a rede pública a outras companhias (a quem era garantido um determinado rendimento), o que, aliado ao receio do impacto financeiro do projecto sobre as finanças públicas, ditou a sua rejeição parlamentar. Entretanto, as linhas estatais eram mal exploradas ao passo que as das empresas lhes concediam lucro, gerando-se duas correntes opostas: uma contra as companhias outra contra o estado⁴⁹⁴.

Em Itália, a rede principal em 1885 estava largamente nas mãos do estado, que a confia a quatro empresas (*Mediterrânica, Adriática, Sicule e Sarda*), antecipando o grande movimento de nacionalização empreendido no século XX. Já na Inglaterra a remição nunca foi opção, muito embora o governo estivesse autorizado para tal desde 1844⁴⁹⁵.

Para Magda Pinheiro essa *nacionalização* era manifestamente impossível, pois o estado não tinha dinheiro para suportar as anuidades. Segundo o contrato essa anuidade corresponderia à média dos cinco melhores dos últimos sete rendimentos anuais a contar da data do resgate. Tendo em conta que se esperava um aumento progressivo do rendimento das linhas, essa possibilidade não deixaria de ser encarada como um bom negócio para a fazenda. O problema estava na quantia a entregar à companhia e na forma de o obter. Se o resgate fosse feito em 1879, o governo teria de pagar até ao final da concessão uma anuidade de cerca de 2,5 contos/km, ou seja, perto de 1200 contos por ano. Uma vez que o executivo teria de recorrer ao crédito para comportar esta despesa, a vantagem do resgate desaparecia, pois o aumento do rendimento das linhas em mãos públicas dificilmente seria superior ao juro cobrado. Era também duvidoso que o ministério conseguisse explorar mais eficazmente que a companhia, pois estaria mais interessado em perseguir o benefício geral (e dinamizar a actividade económica) e não o lucro em si. Além disto, há um outro factor a ter em conta: a própria CRCFP e o seu comité de Paris. Se o resgate fosse pensado à revelia da CRCFP e contra a sua vontade, o mais provável era esta companhia usar a sua influência junto dos mercados financeiros europeus para forçar o governo a abandonar os seus intentos, tal como havia acontecido anos antes⁴⁹⁶.

Além disto a construção por conta dos poderes públicos decorria de forma muito mais lenta em comparação com a executada por José de Salamanca. Este construíra as linhas do norte e leste em quatro anos. O governo, desde que tomara conta dos caminhos-de-ferro do sul e iniciara a constru-

⁴⁹⁴ ARMAND, 1963: 52 e 79-84. CARON, 1997-2005, vol. 1: 417-418, 427, 441, 461-465, 469-480 e 483.

⁴⁹⁵ FENOALTEA, 1983: 53-54. ROBBINS, 1965: 31-33, 40, 92-105. SCHRAM, 1995: 364-365.

⁴⁹⁶ PINHEIRO, 2008: 119 e ss.

ção nas vias-férreas do Minho e Douro, até 1875 só conseguira assentar algumas dezenas de quilómetros. À já referida falta de experiência a norte, aliava-se a falta de recursos financeiros a sul (durante muitos anos o único recurso fora o rendimento líquido da exploração das linhas alentejanas). Esta imagem de lentidão (e, para alguns, de desperdício e de altos custos) dava alento aos críticos do governo (que passaram a servir-se das linhas do Minho, Douro, sul e sueste como arma de arremesso) e da construção pelo estado⁴⁹⁷.

Tendo tudo isto em conta, os governos acabaram por preferir voltar a confiar na iniciativa privada ao invés de continuar a construção usando os seus recursos próprios (à excepção das linhas já em andamento), solução que era apenas encarada como meio de último recurso. Na discussão do projecto de lei para a construção das linhas da Beira (1874) a entrega desta responsabilidade ao governo foi posta de parte e ao longo dos anos seguintes foram colocadas à discussão várias propostas para arrendar os caminhos-de-ferro do Alentejo. Só quando o aparecimento de propostas aceitáveis se mostrou altamente improvável aceitaram os governos continuar a construção por si (proposta de lei de 8-1-1877 para a abertura da linha da Beira Alta). Como vimos, o governo acabaria por cair antes de defender a sua proposta e em 1878 o caminho-de-ferro da Beira Alta acabaria por ser entregue à SFP. Correia Pais não poupava palavras nas críticas a esta decisão: contra a construção pelo estado, “*oppõe-se forte poder, um grupo de influentes politicos, pertencentes aos diversos partidos, que querem, a todo o transe, que os caminhos de ferro sejam entregues a companhias, pois é essa a unica maneira de tirarem algum proveito proprio! (...) Foi para esse fim que as companhias se viram forçadas a inventar os administradores, administradores delegados, conselhos de administração, conselhos fiscaes, etc., cargos preenchidos sempre por pessoas de alto cothurno*”⁴⁹⁸. A promiscuidade entre poder político e companhias era frequente, o que não era de todo um comportamento exclusivamente nacional: em Inglaterra, grande parte dos membros do parlamento eram directores de companhias; na Bélgica e em França havia também uma estreita ligação entre parlamentares, ministros e dirigentes de empresas.⁴⁹⁹ As acusações de Correia Pais não seriam de todo infundadas, mas na verdade a criação de clientelas também poderia ocorrer nas linhas públicas.

Até ao fim do século, a opção estado só seria usada nas linhas onde já fora aplicada. No entanto a sua sugestão no parlamento era amiúde evocada para outros caminhos-de-ferro, sobretudo quando se debatia uma possível alienação da rede do sul⁵⁰⁰. Mas também para a linha do oeste a construção por administração directa do governo foi sugerida uma vez que era uma linha à qual se atribuía uma fulcral importância estratégica (na melhor das hipóteses só a exploração deveria ser entregue à CRCFP). Em 1883 na discussão da proposta que poria a concurso as linhas da Beira Baixa, Tua e

⁴⁹⁷ DCD, 23-4-1879: 1332 (Barros e Cunha). Ver anexos 19 e 27.

⁴⁹⁸ PAIS, 1882: 270 e 272.

⁴⁹⁹ CARON, 1997-2005, vol. 1: 417-418, 427, 441 e 461-467. HERTEN et al., 2001: 127. ROBBINS, 1965, cap. 9.

⁵⁰⁰ CASTRO, 1883.

Viseu, alguns deputados exigiram que ficasse consignado na lei o dever de o estado assumir a responsabilidade da construção no caso de não aparecerem interessados. Era uma preocupação que já fora incluída no clausulado da lei que abria concurso para a linha da Beira Alta e que também se aplicava a todas as outras concessões que, nos casos omissos, seguiam o seu preceituado. Assim, o governo dava uma segunda hipótese de execução das construções, ao mesmo tempo que sossegava os deputados locais e os que defendiam uma maior intervenção dos poderes públicos no sector.

A lei de 1883 incluiria ainda um outro artigo que seria o corolário de um processo de oposição às companhias estrangeiras (em resposta às suas exigências desmesuradas, ao acesso exclusivo da CRCFP a Lisboa e ao despedimento de Espregueira daquela companhia)⁵⁰¹ e que viria a dar origem a um novo tipo de intervenção do governo. Na discussão do projecto, Mariano de Carvalho (que era favorável a que o estado detivesse alguns caminhos-de-ferro) consegue incluir na lei a obrigatoriedade de todos os conselhos de administração de companhias ferroviárias a operar em Portugal terem maioria de administradores portugueses. Na sequência da recusa da administração da CRCFP em alterar os seus estatutos, aquele político promove o golpe do grupo Foz na companhia. O golpe não constituiu uma nacionalização da CRCFP, mas os seus efeitos foram similares. O governo progressista passou a ter na CRCFP um grupo em quem confiava⁵⁰².

No início da década de 1890 a maior parte da rede era explorada por companhias privadas, mas a percentagem de mercado detida pelo estado não era desprezível. A intervenção pública fizera-se sempre em condições extraordinárias, que coincidiam com os incumprimentos das companhias (em 1855 quando a CCP abandonou os trabalhos, em 1857-1859 quando Peto não foi capaz de formar uma companhia, em 1866-1867 quando o contrato com a SEPRC foi rescindido). A norte do Douro, a decisão parece ter sido intencional, no entanto, a experiência não convenceu o governo a aplicar esta medida a mais linhas, sobretudo quando havia interessados nesses investimentos. Entre 1872 e 1877 só o estado construiu (no Minho, Douro e Alentejo). A partir de 1877, os desejos do governo foram correspondidos pela iniciativa privada e, deste modo, esta retomou a sua posição dominadora na rede. Homens que normalmente não faziam política com os caminhos-de-ferro como João Crisóstomo, Larcher ou Aguiar defendiam a iniciativa estatal no parlamento. Os oposicionistas por vocação (Emídio Navarro) também, mas de nada lhes valeu⁵⁰³: as propostas para o estado manter a construção de algumas linhas (oeste, cintura ou mesmo internacionais) foram rejeitadas.

Uns anos mais tarde, depois da bancarrota parcial de 1892, este dilema voltou à ordem do dia. Na altura, Portugal negociava um acordo para regularizar a sua situação financeira com os credores externos. Para a obtenção de um empréstimo procurou-se arrendar as linhas do Minho, Douro, sul e

⁵⁰¹ PINHEIRO, 1986.

⁵⁰² PINA, 1893: 61 e ss. GOMES, 2009a: 3-5.

⁵⁰³ DCD, 23-1-1883: 122-123. DDPR, 11-4-1882, 7-7-1882, 8-7-1882 e 12-7-1882: 390-394, 1094-1109, 1113-1139 e 1168-1171.

sueste ao marquês de Guadalmina⁵⁰⁴. A oposição a tal solução que o governo encontrou no parlamento levou-o a reconsiderar bruscamente a proposta, de tal modo que, renovados os titulares da pasta das obras públicas e fazenda (Ressano Garcia e Augusto José da Cunha eram rendidos por Espregueira e Elvino de Brito, respectivamente), a proposta seguinte já previa exactamente o contrário: não só a manutenção das linhas na exploração pública, mas também o seu alargamento (se bem que a concessão destes alargamentos a companhias fosse também admitida). Sem querer sobrepor a mais-valia da exploração pelo estado à realizada por companhias nem o contrário (pois tudo dependia das circunstâncias do local e do momento), Elvino de Brito elogia a exploração ferroviária pública, propondo-se apenas a eliminar os defeitos (decorrentes de uma excessiva centralização e burocratização) de que tal tarefa padecia (decreto de 6-10-1898). Tendo isto em mente é nomeada uma comissão (conde de S. Januário, Pinto Basto, Simões de Almeida e Sousa, Leopoldo Mourão, António Francisco da Costa Lima, Paiva Cabral Couceiro, Justino Teixeira, Inácio Lopes, Gualberto Póvoas, Perfeito de Magalhães e Fernando de Sousa) que deveria estudar e propor a reorganização dos serviços de exploração ferroviária por parte do estado e as bases financeiras para dar novo alento à construção. A solução para a primeira questão passaria por uma teórica combinação das vantagens da exploração por companhias com as vantagens oferecidas pela exploração pública (através da criação de um conselho de administração dos caminhos-de-ferro do estado). Pretendia-se evitar as dificuldades que uma excessiva centralização, acompanhada de uma limitada liberdade de acção concedida aos directores das linhas públicas (alguns dos quais constavam da comissão e sabiam por experiência própria como era difícil assinar simples contratos de fornecimento de material), levantavam a uma eficaz e económica gestão. Contudo, se fechava a porta ao arrendamento das linhas do estado, não a fechava à iniciativa privada no que dizia respeito às novas linhas a assentar⁵⁰⁵. As comissões acompanharam perfeitamente a posição de Elvino de Brito recomendando no seu plano que algumas linhas fossem construídas unicamente pelo governo (as de via larga) e outras fossem entregues à exploração particular (as de bitola estreita)⁵⁰⁶. Apesar da resistência movida pelos regeneradores (por puro espírito de oposição, mas também aproveitando a mudança de opinião do governo e os fantasmas do aumento da despesa), o governo conseguiu aprovar o diploma e promulgá-lo como lei de 14-7-1899⁵⁰⁷. Confirmava-se que era muito mais fácil, popular e politicamente correcto dar linhas ao estado do que as tirar e atribuir a privados.

⁵⁰⁴ FINO, 1883-1903, vol. 3: 364-373.

⁵⁰⁵ PORTUGAL, 1898. DCD, 30-1-1899: 8.

⁵⁰⁶ PORTUGAL, 1899a.

⁵⁰⁷ DCD, 30-1-1899: 7-9. FINO, 1883-1903, vol. 3: 488-495.

5.5.4 | SERVIÇO PÚBLICO

Actualmente, os caminhos-de-ferro nacionais estão nas mãos de empresas públicas que os exploram tendo em vista não o lucro, mas sim a prestação de um serviço público. No século XIX, como vimos, uma parte substancial da rede esteve nas mãos de privados, cujo alvo era obter lucros. No entanto, mesmo nesta rede, o estado sempre interveio de forma incisiva quer através de apoios financeiros, quer através da fiscalização. Importa saber se este imiscuir dos poderes públicos pode ser encarado como serviço público no sector do transporte, que, como vimos, passou a ser encarado como uma necessidade básica para o desenvolvimento do reino.

Para o jurista Sousa e Melo, serviço público era uma noção que não existia e que só surgiria no século XX. Embora se considerassem os caminhos-de-ferro de domínio público, a forma como a sua concessão era feita indiciava que “*o interesse público, em função do qual tôda a mecânica do serviço devia funcionar, estava defendido de maneira muito precária em face do concessionário, visto depender da boa vontade dêste*”⁵⁰⁸. O estado apenas zelava pela segurança pública e não pela sua satisfação plena. Maria Fernanda Alegria parece concordar com estas conclusões. Para esta autora, os caminhos-de-ferro foram vistos pelos governos como investimentos necessariamente lucrativos a curto prazo e não como infra-estruturas de serviço público, mesmo quando era o governo o seu gestor directo, o que contrastava com a situação noutros países onde os caminhos-de-ferro eram encarados como investimentos não-directamente produtivos⁵⁰⁹. Eugénia Mata tem outro entendimento da questão: a política fontista era o reconhecimento do carácter de bens públicos, que haveriam de trazer benefícios a toda a economia e não só às empresas, só assim se justificando a entrada do estado no processo⁵¹⁰. A análise das fontes usadas nesta investigação parece dar razão a esta última investigadora e tirá-la aos restantes. Desde logo não podemos esquecer que “*un servicio público puede ser suministrado por un organismo público, pero también por una empresa privada en régimen de concesión subvencionada*”⁵¹¹. Outros autores espanhóis classificam as empresas ferroviárias como um híbrido de sociedade capitalista e empresa de serviços públicos, dada a sua limitada liberdade durante a construção⁵¹². Assim, se não podemos falar em serviço público tal como se entende actualmente, é lícito falar pelo menos numa pré-noção de serviço público.

Quando em Portugal se iniciou a construção, esta questão foi de imediato debatida, se bem que inadvertidamente. Ao mesmo tempo que se falava em lucro, juro, perdas e ganhos, um dos primeiros entendimentos em relação a esta matéria indicava que o governo “*não deverá dirigir a sua*

⁵⁰⁸ MELLO, 1939: 40.

⁵⁰⁹ ALEGRIA, 1990.

⁵¹⁰ MATA, 1993.

⁵¹¹ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 2: 319.

⁵¹² ARTOLA, 1978: 519. CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 210 e ss.

atenção tanto ao lucro que provavelmente deixará o tal caminho proposto como às necessidades do districto (...) e qual será o benefício indirecto para os povos”⁵¹³. O orçamento de estado até podia perder, desde que dessa perda surgisse uma melhoria para a população em geral pelo desenvolvimento dos transportes. É certo que havia algumas vozes dissonantes. Na primeira metade da década de 1850 o deputado Carlos Bento entendia que “*se se calcular que o rendimento de um caminho de ferro é inferior á despesa que o estado faça com elle, esse caminho de ferro não convém*”, sendo secundado pelo conde de Tomar⁵¹⁴. No entanto, não podemos esquecer que se tratavam de dois parlamentares que por esta altura militavam na oposição ao governo regenerador e esta argumentação pode ser vista como uma forma de o atacar. Era mais frequente ouvir-se: “*eu supponho que o thesouro não lucra, supponho mesmo que perde na construcção dos caminhos de ferro (...) e assim mesmo creio ser uma necessidade impreterivel a construcção de caminhos de ferro como o meio mais proprio, como aquelle que serve de porta a todos os outros que podem desenvolver a prosperidade de qualquer paiz*”⁵¹⁵. Nem se pode argumentar que isto fosse um discurso demagógico, pois uma admissão desta natureza fortalecia mais a posição da oposição do que propriamente a do governo. Com estas palavras, os opositores de Fontes, sobretudo os reformistas, podiam perfeitamente sustentar que a SEPRC ia lucrar graças a dinheiros públicos enquanto que o défice orçamental corria o risco de crescer. Mesmo assim, Fontes proferiu aquele discurso, o que indica que tal era mesmo a sua crença.

Anos depois esta pré-noção de serviço público saía reforçada com uma alteração legal intentada pelos regeneradores. Em 1873 o ministro das obras públicas, Cardoso Avelino, apresentava uma proposta de lei (discutida em 1874 e 1875) para legislar sobre falências de empresas ferroviárias no sentido de manter a exploração e salvaguardar os interesses dos accionistas e credores das companhias. Previa também que o estado tomasse conta da exploração no caso de nenhuma outra entidade assegurar essa tarefa. Embora seja lícito supor que o diploma apenas pretendia segurar a CRCFP em caso de falência, não deixa de mostrar um entendimento segundo o qual “*o serviço publico tem tal importancia nas sociedades modernas que não dispensa legislação especial (...) [e] o interesse publico (...) não permite a interrupção do serviço confiado ás companhias*”⁵¹⁶.

Esta noção assentava melhor naquelas linhas das quais não se esperava um movimento muito elevado. Em 12-2-1883 as comissões reunidas de obras públicas e fazenda da câmara dos deputados, na consulta sobre a proposta para construção das linhas da Beira Baixa, Tua e Viseu, afirmavam que a verdadeira utilidade económica dos caminhos-de-ferro residia nos serviços que prestavam à sociedade, transportando pessoas, animais e produtos por preços baixos com rapidez e segu-

⁵¹³ REFLEXÕES..., 1851: 7.

⁵¹⁴ DCD, 11-7-1854: 204. DG, sessão da câmara dos pares de 12-4-1855: 462-464.

⁵¹⁵ DL, sessão da câmara dos deputados de 6-12-1865: 2789 (Fontes).

⁵¹⁶ DCD, 29-3-1875: 999.

rança. Na sua opinião, seria erro grave considerá-los apenas como empresa remuneradora do capital empregue. Aliás, em relação à própria linha do Tua a JCOPM acreditava que o seu rendimento seria relativamente baixo, mas nem por isso deixou de a sugerir e defender a sua construção⁵¹⁷. Cinco anos depois, na apreciação à proposta para o complemento da rede a norte do Mondego, mantinha-se aquela posição: “*póde, porém, alguém (...) objectar que uma linha ferrea só é vantajosa quando logo, ou em período curto, a exploração remunera os capitais empregados na construção. Não se nos antolha susceptível de defeza uma tal idéa*”⁵¹⁸, pois outras vantagens se levantavam (elevação do nível intelectual e moral das populações e mesmo da sua educação política e social, desenvolvimento da produção e consumo, aumento da riqueza e bem estar, aumento da matéria colectável), embora só lentamente se repercutissem nos rendimentos da exploração.

Ao longo dos anos as acções dos vários governos suportaram as palavras proferidas no parlamento, pois a maioria das linhas construídas ou propostas previa auxílios financeiros ou fiscais às companhias, de cuja acção os sucessivos governos esperavam um aumento da matéria colectável (ou seja um crescimento da riqueza pública), mesmo que isso significasse um maior endividamento do estado, numa visão partilhada com Espanha⁵¹⁹. A própria concessão de subsídios era uma forma de não só criar a infra-estrutura, mas também manter a sustentabilidade da empresa que a explorasse. Por outro lado, com apoios financeiros seria de esperar uma política tarifária mais favorável aos utilizadores do caminho-de-ferro. Tendo em conta que as tarifas são um dos meios pelos quais os caminhos-de-ferro influem no desenvolvimento da riqueza pública, aquelas deveriam ser suficientemente reduzidas, mas não demasiado baixas que prejudicassem a sobrevivência da companhia concessionária e aqui entravam os auxílios públicos⁵²⁰. Ao os conceder (sobretudo à garantia de juro), o governo, à partida, dava às companhias a possibilidade de não as aumentar em demasia, promovendo um maior impacto do caminho-de-ferro na sociedade. No entanto, não era líquido que isto se verificasse, pois, em primeiro lugar, a motivação das companhias era o lucro; em segundo lugar o caminho-de-ferro oferecia um serviço que em grande parte do território não tinha qualquer tipo de concorrência; e por fim o escasso movimento tornava mais apetecível um aumento tarifário. Importa salientar, porém, que as companhias não podiam simplesmente elevar os preços a seu bel-prazer. Os governos nunca abdicaram do direito de ter uma palavra a dizer na fixação das tarifas das companhias, impondo (em termos práticos a partir do contrato Salamanca, seguindo o estipulado em Espanha na lei geral de 1855) limites máximos e prevendo reduções coercivas (neste caso, o estado garantia o rendimento tarifário do ano anterior à redução além do crescimento verificado no

⁵¹⁷ PEREIRA, 2011i.

⁵¹⁸ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de obras públicas e fazenda sobre o projecto de 1-6-1888]: s/p.

⁵¹⁹ ARTOLA, 1978: 381-389. Ver anexo 26 e mapa 30-36.

⁵²⁰ AHMOP. COPM. Liv. 5 (1856-1857): 40-41v.

último quinquénio)⁵²¹. Todavia há que ter em conta que em 1883 o engenheiro Eugénio de Azevedo concluía que as tarifas em Portugal eram superiores em termos reais às francesas, por exemplo, e que da sua reforma poderia resultar um aumento do tráfego⁵²².

Mesmo as ajudas e as intervenções para lá do contratualizado serviam o interesse público. É certo que os governos muitas vezes a isso eram obrigados pela influências das companhias nos mercados internacionais; é certo que podemos até desconfiar de comportamentos menos éticos por parte dos estadistas; mas também é certo em alguns casos a alternativa a não ajudar era parar a exploração e isso era intolerável. O próprio epílogo da CRCFP demonstra uma defesa da manutenção do serviço público. É verdade que a situação da companhia estava ligada à questão do crédito nacional e que isto teve uma grande influência na legislação que surgiu rapidamente no início da década de 1890. Contudo, também se pode inferir que o objectivo do legislador passou por manter a exploração para que os portugueses continuassem a usufruir de tão poderoso instrumento.

A atitude dos governantes nacionais encontrava eco noutros países. Em Inglaterra, os caminhos-de-ferro surgiram por iniciativa exclusivamente privada, mas o governo teve de intervir algumas vezes para racionalizar a exploração e assegurar um serviço público mais eficaz. Espanha seguiu o mesmo caminho, se bem que o modelo utilizado não tenha conseguido compatibilizar o interesse público com o desejo de lucro das empresas. Em França, os governos ajudaram amiúde as companhias privadas e do lado dos engenheiros das pontes e calçadas havia a convicção de que a construção de uma linha não lucrativa podia ser admitida se proporcionasse ao público em geral economias externas de valor equivalente à rendibilidade normal dos capitais⁵²³.

5.6 | RELAÇÃO COM ESPANHA

Tendo em conta que um dos objectivos principais da política ferroviária nacional era ligar Portugal à Europa, a negociação com Espanha era obrigatória. Restava saber se as intenções dos portugueses eram partilhadas pelos espanhóis e se estes não viam no caminho-de-ferro um instrumento para uma aproximação mais íntima do que a desejada pelos lusos. Nos parágrafos seguintes analisaremos estas questões. Em primeiro lugar do ponto de vista operacional, técnico e económico. Em seguida, em termos de defesa e de hipotética agressão militar.

⁵²¹ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 56-61. Ver anexo 18.

⁵²² AZEVEDO, 1883: 74.

⁵²³ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 2: 320-321. LÉON, 1982, vol. 4, t. 1: 137-138.

5.6.1 | UMA COOPERAÇÃO PROBLEMÁTICA

Não havia dúvida que Portugal queria caminhar até Espanha. Restava saber se Espanha queria caminhar até Portugal. A situação do país vizinho não era muito diferente da portuguesa: tinha passado por diversas convulsões políticas que haviam atrasado uma política generalizada de melhoramentos materiais (as primeiras tentativas de assentar caminhos-de-ferro no Jerez, entre Burgos e Bilbao e entre Reus e Tarragona no período 1829-1833 tinham falhado por falta de apoio financeiro e legislativo), tinha também um problema de falta de transportes internos (mais grave que o português, tendo em conta a sua configuração territorial), debatia-se igualmente com um défice crónico, tinha visto encerrados os mercados financeiros de Londres e Paris por incumprimentos contratuais e acreditava “*sinceramente que el establecer un vasto sistema de obras públicas es la única salvacion posible en la larga crisis que viene atravesando España desde hace muchos años (...) devolviéndonos el rango que nos corresponde ocupar en Europa*”⁵²⁴. No entanto, enquanto que Portugal punha muitas esperanças no uso do caminho-de-ferro para fomento das ligações internacionais, Espanha via-o mais como um modo de integrar económica e politicamente o seu território, o que não implicava, porém, a total ausência de projectos de conexão a Portugal. Já desde os tempos do *informe Subercase* se previam linhas-férreas ibéricas e uma delas (de Madrid a Mérida e Badajoz) merecera o interesse do duque de Frias e de um grupo de ingleses. Poucas foram de facto as propostas de rede que não incluíam caminhos-de-ferro de Madrid até à fronteira (prevendo-se o seu prolongamento até Lisboa), no entanto esse desejo era motivado mais por razões de ordem administrativa (ligar a capital aos pontos extremos do país por caminho-de-ferro) do que económica. Por outro lado, Espanha preferia vias-férreas que servissem o máximo de povoados no seu território o que chocava contra o objectivo português de obter a ligação mais rápida à Europa⁵²⁵.

Logo desde o início da regeneração os responsáveis portugueses procuraram aferir a receptividade espanhola em continuar uma linha do lado de lá da fronteira. Espanha mostrava-se aberta, mas deixava a Portugal a tomada de iniciativa, embora tivesse também realizado estudos e recebido propostas de investidores privados⁵²⁶. Em 1852, o representante português em Espanha media o pulso à possibilidade de uma linha ibérica e envidava esforços para reunir à mesa, numa conferência tripartida, Portugal Espanha e França para clarificar a questão, em vão. Por esta altura, o embaixador francês em Lisboa não acreditava que Espanha não se opusesse a uma ligação directa entre Portugal

⁵²⁴ COELLO, 1855: 5-7. Ver também ALCAIDE GONZALEZ, 1999. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 1-2. CUÉLLAR VILLAR, 2005: 3-5. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 30 e ss., 38, 70 e 89-92. JORDI NADAL, 1982: 25-33. RENFE, 1958: 5-7. TORTELLA CASARES, 1982. WAIS, 1943: 37-48. WAIS, 1974: 29-35.

⁵²⁵ ARTOLA, 1978: 13-16, 25 e 34. CASARES ALONSO, 1973: 46. CENDAL BÚRDALO, 1998: 12-13. COELLO, 1855: 32-44 e 330-331. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 37-41. DAUMAS, 1983: 20. MATEO DEL PERAL, 1978: 63-67, 70-75 e 87-99. SANTOS, 2011a: 52. WAIS, 1943: 60-70. WAIS, 1974: 63-75, 144-147 e 200-205.

⁵²⁶ COELLO, 1855: 32-44. WAIS, 1974: 75-77, 144-147 e 200-205.

e França para proteger os seus portos de Cádiz e Vigo⁵²⁷. Do lado de Espanha só se vislumbrava falta de interesse no negócio e em Portugal essa descrença era tomada como garantida, de modo que o contrato com Hislop só previa uma linha até Santarém, ficando a direcção a dar para lá daquela cidade dependente de negociações com Madrid. No parlamento, esta indefinição era usada para atacar o governo. Para o setembrista barão de Almeirim, uma linha exclusivamente interna, como se perspectivava, seria “*um ónus, a que não poderemos de fôrma alguma satisfazer, porque o nosso Paiz não póde com uma linha de caminho de ferro só por si*”. Nos pares os opositores ao governo concordavam. Costa Cabral não acreditava que a generosidade castelhana fosse ao ponto de beneficiar o porto de Lisboa à custa das suas próprias docas⁵²⁸.

Em 1853 o conde da Azinhaga (diplomata luso) conseguia que Espanha inserisse nos seus objectivos prioritários a linha de Madrid a Portugal (por Badajoz), que era concedida a José Campana e estudada por Wissocq, mas considerada demasiado cara pelo fiscal Eusébio Page. Azinhaga ainda tentou obter o estreitamento da bitola desta linha para igualar a francesa e a que era então empregada na via-férrea de Santarém, mas para Espanha isso era impossível, pois já tinha construído ou decretado várias linhas na bitola de 1,67 m. Mais grave do que isto seria o facto de projecto de lei espanhol que incluía a ligação a Portugal na sua rede de primeira ordem não ter sido transformado em lei⁵²⁹. Em todo o caso, os portugueses ficaram satisfeitos com esta manifestação de intenções e combinaram com os espanhóis a fixação do ponto de travessia férrea na fronteira. No entanto, na comissão luso-espanhola que se reuniu em finais de 1854, as recomendações dos engenheiros portugueses não coincidiam com as dos castelhanos. Ao passo que aqueles preferiam a ligação pelo vale do Tejo, estes optavam pela passagem por Badajoz, precavendo uma ligação mais longa (servindo mais localidades em Espanha), mas também de construção mais fácil e que não prejudicava a actividade portuária espanhola. Portugal aceitou para não perder mais tempo com discussões e também porque não tinha argumentos técnicos para contrapor aos espanhóis, em virtude da maior experiência destes em termos de caminhos-de-ferro. A pressa em dar andamento à construção ferroviária contribuiu determinadamente para a submissão aos desejos castelhanos, muito embora do lado de Espanha o prolongamento da linha de Badajoz a Madrid estivesse estudado, mas não concessionado (o que só viria a acontecer por lei de 18-6-1856). Em Portugal o engenheiro Rumball quase de imediato dava início aos seus estudos para levar a linha de Santarém ao ponto da fronteira previsto⁵³⁰. Quando Espanha aprova a lei geral de 1855, que incluía um caminho-

⁵²⁷ CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 162-164. PINHEIRO, 1986. PINHEIRO, 1995: 339.

⁵²⁸ DCD, 25-5-1852: 25. Ver também DG, sessão da câmara dos pares de 12-4-1855: 462-463.

⁵²⁹ CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 187-189. 162-164. GOMES, 2001: 2. PINHEIRO, 1986. PINHEIRO, 1995: 339. WAIS, 1943: 60-70. WAIS, 1974: 144-147 e 200-205.

⁵³⁰ COELLO, 1855: 297-299 e 345 e ss. GUERRA et al., 1855. RUMBALL, 1857. ALEGRIA, 1990: 247 e ss. CENDAL BÚRDALO, 1998: 14. SANTOS, 2011a: 101. TORRES, 1985: 15. WAIS, 1974: 144-147 e 200-205.

de-ferro até Portugal (sugerida neste ano por Francisco Coello juntamente com três outras ligações de segunda ordem pela Galiza, Beira Alta e Baixo Alentejo), a esperança em obter uma linha entre Lisboa e Madrid sai reforçada, embora se notasse uma grande preocupação em servir as povoações espanholas, o que podia aumentar a extensão da via. Por esta altura, Espanha estava também interessada num acordo para a navegação do Tejo e do Douro e estava disposta a incluir o caminho-de-ferro nessa convenção, apesar de só apresentar promessas informais nesse sentido⁵³¹.

Entretanto, o fracasso da CCP e a queda do governo regenerador puseram o projecto em espera. Com Loulé as relações diplomáticas esfriaram, assim como a discussão da linha peninsular. O jovem rei D. Pedro V dava a entender que esse facto poderia ser um mal menor se tivesse como consequência a aposta em vias internas. No parlamento, cresciam as dúvidas em relação à disposição de Espanha em continuar o caminho-de-ferro pelo seu território. Por outro lado alguns alvitres sobre a rede geral apontavam para que esta se baseasse na linha Porto – Lisboa. Tudo apontava para uma suspensão da ligação internacional em prol de uma linha interna e foi isso que o governo histórico decidiu. Este projecto também falhou e os regeneradores voltaram ao poder⁵³².

Com o regresso de Fontes, restabeleceram-se as negociações. Apesar de o dossiê não ser prioritário para Espanha, os seus responsáveis ponderavam três ligações: a que menos preferiam era aquela que em Portugal seguia pela Beira Alta, por não ser uma linha de primeira ordem em Espanha. Não espanta por isso que a portaria que ordenava a Sousa Brandão o estudo de uma ferrovia pelo vale do Mondego, o incumbisse também da análise das condições de terreno em Espanha, precavendo os óbices que os espanhóis provavelmente levantariam. Não nos esqueçamos também que, por esta altura, a falta de interesse nesta linha não vinha da iniciativa privada, mas sim do governo espanhol⁵³³. A ligação predilecta dos espanhóis era a que ligava a Galiza ao Minho, embora fosse um projecto de difícil concretização em virtude da falta de capital e da dificuldade técnica em ligar aquela província a Zamora (onde o comboio chegou na década de 1860) e Madrid⁵³⁴; quanto à linha do leste, “*el único inconveniente que vislumbraba con respecto a esta línea el Ministro español derivaba de sus concepciones iberistas, que desaconsejaban la prosperidad y engrandecimiento de Portugal para, en un futuro, manteniendo a este país en su inferioridad con España, establecer la unidad peninsular*”⁵³⁵.

Espanha pretendia fazer exactamente o mesmo que Portugal: *roubar* tráfego ao vizinho. A linha cruzando a fronteira norte entre os dois países servia perfeitamente este propósito, pois “*no hay*

⁵³¹ COELLO, 1855: 335-337 e 343. CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 187-189. WAIS, 1943: 60-70 e 204-207. Ver mapa 30-11.

⁵³² ALEGRIA, 1990: 247. CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 238 e ss. PEREIRA, 2008: 105.

⁵³³ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 533-535. BMOP, 1862, n.º1: 43-45. COLP, 1859: 99.

⁵³⁴ CENDAL BÚRDALO, 1998: 30. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 80-81. WAIS, 1974: 398-401 e 450-452.

⁵³⁵ CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 240.

duda que Vigo absorverá gran parte del comercio de O-Porto, que apesar de su nombre, presenta muy malas condiciones como puerto de mar”⁵³⁶. A proposta apresentada pelo conde de Reus ao governo português em 1857 inseria-se provavelmente neste plano, mas não teria seguimento, apesar de merecer a aprovação do CGOPM (que não receava o desvio de tráfego para Vigo, pois “*os caminhos de ferro podem deslocar interesses entre diversas povoações, mas tendem sempre a desenvolver a riqueza dos povos*”) e do presidente da ACP, o barão de Massarelos (para quem a linha não representava uma ameaça ao Porto, cuja grande riqueza era o vinho do Douro)⁵³⁷. Mais tarde, José de Salamanca por três vezes proporia levar a linha do norte à Galiza, mas nesta altura os seus intentos esbarrariam na intransigência do governo, que alegava a inconveniência de conceder a subvenção quilométrica solicitada pelo malaguenho, e que provavelmente temia também o impacto sobre o Porto de uma linha que colocasse o Alto Minho à mercê de Vigo.

Em todo o caso, a linha internacional eleita seria a de leste, “*que ha de ligarnos con el vecino reino de Portugal, siendo así el primer lazo de union entre dos naciones hermanas, que algun dia deben fundirse en una sola*”, dizia o engenheiro espanhol Francisco Coello em 1855 (anos antes um outro autor espanhol, Sinibaldo de Mas, idealizara um caminho-de-ferro entre Lisboa, Madrid e Baiona num mapa sem fronteiras entre Portugal e Espanha)⁵³⁸. A este desfecho não foi alheio o facto de em Espanha a opinião das esferas políticas já se ter aproximado da concepção de Francisco Coello: as ligações entre os dois países poderiam servir as ambições iberistas de Madrid pela via da cooperação; já não se pretendia enfraquecer Portugal obstruindo as artérias ferroviárias internacionais, mas com estas reforçar os laços de união. O espanhol José de Salamanca e a sua proposta para construir as linhas de norte e leste foi a chave para o desbloqueamento desta questão: oferecia a Portugal uma ligação internacional que também servia os interesses castelhanos e ao mesmo tempo construía um caminho-de-ferro interno. Portugal, mais uma vez, submeteu-se à vontade espanhola, porque “*Hespanha corre para nós, e é preciso que nós corramos para ella (...); se Hespanha trouxer como espero um caminho de ferro a Badajoz, vamos a Badajoz*”⁵³⁹. Do lado de lá da fronteira, às críticas segundo as quais a ligação por leste ia prejudicar os portos espanhóis, o governo respondia que o seu objectivo não era económico, mas sim político: a união ibérica, que aliás também interessava a França (onde Salamanca foi buscar a maior parte do capital para a obra) como forma de diminuir a influência de Inglaterra sobre Portugal. Além disto, a linha interessava também à MZA (enquanto que um caminho-de-ferro pela Beira Alta só interessaria eventualmente à NORTE), companhia cuja maioria das vias-férreas tinha sido idealizada por Salamanca. De qualquer modo, em Espanha a directriz “*estableció el tránsito entre el vecino país y la capital de España con demasia-*

⁵³⁶ ESPANHA, 1865: 141.

⁵³⁷ BMOP, 1863, n.º 11: 430. MASSARELOS, 1857. PEREIRA, 2011a.

⁵³⁸ COELLO, 1855: 296. MATOS, 2006: 397.

⁵³⁹ DCD, 8-4-1859: 100-101 (José Estêvão). Ver também DG, sessão da câmara dos pares de 26-3-1859: 565 (visconde da Luz).

dos rodeos”⁵⁴⁰, o que favorecia os interesses espanhóis e prejudicava os portugueses. Quanto à linha do norte, seria num futuro próximo a base da ligação a Vigo e interessava a José de Salamanca que vivia da construção ferroviária⁵⁴¹.

A submissão aos interesses espanhóis ficava completa com a escolha da bitola de 1,67 m que era usada em Espanha. De qualquer modo, não deixava de ser solução mais ajustada, pois não fazia sentido obrigar o tráfego a duas baldeações no seu caminho até França. O CGOPM concordava, já que em Espanha a bitola larga era um facto consumado. Do lado de lá da fronteira, a direcção-geral de obras públicas entendia também que bitola igual “*estrecharía íntimamente las dos cortes: casi haría desaparecer la distancia que las separa y las fronteras puramente convencionales de España y Portugal no designadas por la voluntad de la naturaleza, sino por los tratados diplomáticos, acabarían de ser allanadas por el arte*”⁵⁴².

A vitória portuguesa neste assunto (a tão desejada ligação a Madrid) acabaria, porém, por se revelar amarga, pois a linha não seguia o trajecto mais directo possível. Para Espanha isto não era problema, pois “*esta linea (...) es tambien de grandissimo interés para nuestro pais, porque unida en Badajoz con la que desde alli se dirige á Ciudad Real, y en Assumar con la directa á Madrid por Cáceres, servirá no solo para la comunicacion entre el Oceano y el Mediterráneo y para la union de las Cortes de España y Portugal*”, proporcionando ainda “*una salida fácil y económica á los productos de una gran parte de la fértil Estremadura, hoy pobre y despoblada por falta de comunicaciones*”⁵⁴³. Além disto a construção decorreu muito lentamente, o que motivou protestos portugueses que acusavam Madrid de promover propositadamente esse atraso. Neste período (que em Espanha foi marcado por um grande vigor de construção), Madrid tinha outras prioridades como unir os mares Cantábrico e Mediterrâneo ou ligar Madrid aos portos de Alicante, Barcelona, Valência, Málaga e Bilbao, dando claro privilégio ao centro leste peninsular. Em 1865 (ainda antes de Lisboa estar ligada à rede férrea vizinha) todos os portos espanhóis, à excepção de Vigo, estavam ligados a caminhos-de-ferro⁵⁴⁴.

Antes da ligação directa entre as capitais ibéricas estar completa, engenheiros portugueses e espanhóis reuniram-se em 1864 para analisar que linhas internacionais se deveriam seguir (pelo Minho, Andaluzia, Beira Baixa e vale do Douro). Espanha continuava a preferir o caminho-de-ferro pelo Minho, mas dava também grande importância às vias-férreas do Douro e do vale do Tejo (por Monfortinho e Coria). A primeira colocaria o Porto a uma distância muito menor de Paris. A segun-

⁵⁴⁰ COMÍN COMÍN et al. 1998, vol. 1: 171.

⁵⁴¹ CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 238-246 e 274-287. PINHEIRO, 1995: 337-338. WAIS, 1974: 144-147 e 200-205.

⁵⁴² Apud VIDAL I RAICH, 1999: 44. Ver também AHMOP. COPM. Liv. 8 (1859): 3v-9.

⁵⁴³ B., 1863.

⁵⁴⁴ CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 356. CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 178-180 e 243-257. GÓMEZ MENDOZA, 1982: 183 e ss., 205 e ss. PINHEIRO, 1986.

da aproximaria Lisboa de Madrid. A linha da Beira Alta caía por falta de confiança dos espanhóis nas capacidades lusas para a construir, porque tinha um interesse inferior à do Douro e porque desempenhava a mesma função que a da Beira Baixa⁵⁴⁵. No entanto, nos outros planos que foram surgindo em Espanha o caminho-de-ferro da Beira Alta juntava-se às restantes vias previstas pela comissão mista. Ao todo, foram oito as ligações projectadas entre Portugal e Espanha (a juntar à já construída por Badajoz): por Valença/Tui, pelo Douro, por Aldea del Obispo/Almeida, pelo vale do Tejo, por Cáceres/Assumar, pelo Baixo Alentejo e por Ayamonte⁵⁴⁶. Estas propostas davam a entender que Espanha procurava defender os interesses portugueses. Não só demonstravam como se encurtariam as distâncias entre as principais cidades nacionais e o estrangeiro como apontavam as vantagens que as linhas do Minho e do Douro trariam sobre estes territórios. *“Indudablemente pesaba en estos trazados la viveza del sentimiento de la Unión Ibérica, ya muy desarrollado en la mentalidad del liberalismo español”*⁵⁴⁷, que procurava valorizar um território que se esperava formar um só com Espanha. No entanto, os espanhóis não deixaram de ponderar a construção de uma via-férrea paralela à fronteira, embora afirmassem que tal não se devia a uma vontade de isolar Portugal, mas sim de responder a interesses meramente internos. Na fronteira leste, Espanha propunha a construção de seis ligações transfronteiriças a juntar à que se estabelecera em Irún⁵⁴⁸.

Nos anos seguintes, Portugal e Espanha tomam medidas para efectivar este plano: em 1867 são decretadas as linhas do Minho e Douro; em 1868, engenheiros dos dois países acordam a construção da via-férrea de Beja a Huelva e Sevilha (que a ser construída colocaria grande parte do Alentejo mais próximo de Huelva que da capital); em Janeiro de 1870 lei aprovava o prolongamento do caminho-de-ferro do vale do Tejo de Malpartida de Plasencia a Portugal (entretanto já estudado pela concessionária da primeira secção)⁵⁴⁹. No entanto, o iberismo contava com poucos apoiantes em Portugal, o que, aliado à crise financeira por que ambos os países passaram, deixou todas estas linhas em suspenso. Depois da queda de Saldanha em Agosto de 1870, o iberismo foi-se desvanecendo e Espanha passou a dificultar o desejo português de construir linhas internacionais. A lei de 23-6-1870, que aprovava um plano de rede, não só não estipulava nenhuma nova ligação a Portugal, como reforçava a ideia da linha paralela à fronteira, que começou a ser assente nesta altura⁵⁵⁰.

⁵⁴⁵ PAGE ALBAREDA, 1877a. PAGE ALBAREDA, 1877b. PAGE ALBAREDA & PERALTA, 1877. Ver mapas 30-12.

⁵⁴⁶ ESPANHA, 1865: 143-145. CUÉLLAR VILLAR & SÁNCHEZ PICÓN, 2008, vol. 1: 228. MATEO DEL PERAL, 1978: 99-122. Ver mapas 30-12.

⁵⁴⁷ MATEO DEL PERAL, 1978: 120.

⁵⁴⁸ ESPANHA, 1865: 113-118. VIDAL I RAICH, 1999: 56-59.

⁵⁴⁹ AHD. Caminho de ferro directo entre Sevilha e Lisboa (projectos). Ponto de passagem na Fronteira do Caminho de Ferro de Beja a Huelva. Comissão nomeada para o fixar. Piso. 3, arm. 10, mç. 147, proc. 418/23. PAGE ALBAREDA, 1877a: 423-427. ALEGRIA, 1983. CENDAL BÚRDALO, 1998: 20.

⁵⁵⁰ CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 359-361. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 149 e ss. e 176. MATEO DEL PERAL, 1978: 122-127. MATOS, 2006: 370. PINHEIRO, 1986: 454. PINHEIRO, 1995: 340-341 e 343-344. Ver mapas 30-12d.

Não é assim de espantar que, após a retoma do investimento no início da década de 1870, decorressem ainda alguns anos até à concessão de novo caminho-de-ferro internacional (não contando com a linha do Minho, que era de alcance regional e interessava mais a Espanha). Para piorar a situação, após a restauração da monarquia em meados dos anos 1870, Espanha virava-se ainda mais para si própria, diminuindo os contactos externos. O iberismo acabava também por desaparecer em Espanha, dificultando ainda mais a cooperação no campo das ligações ferroviárias. Isto não quer dizer que Portugal e Espanha estivessem de relações cortadas. Os contactos existiam, mas nunca conseguiram desembaraçar a questão: em 18-9-1875 e 24-6-1876 são constituídas novas comissões para estudar as ligações ibéricas e em 10-3-1876 e 21-4-1876 passos técnicos são dados no sentido de conjugar a linha do vale do Tejo em ambos os lados da fronteira⁵⁵¹. Infelizmente, faltou sempre a ratificação parlamentar em Espanha e esta via seria tacitamente eliminada a partir do momento que Madrid concede o caminho-de-ferro de Cáceres a Malpartida e Portugal. Só a questão das ligações a Salamanca seria desbloqueada no final da década graças aos esforços de Casal Ribeiro e ao plano espanhol definido por lei de 23-11-1877 (que voltava a incluir a linha do vale do Tejo), mas à custa de muitos encargos para Portugal⁵⁵². Todas aquelas negociações não passaram de manobras de diversão para Espanha não fazer aquilo que não queria sem o assumir. Foi um estratagema também empregue na outra fronteira com França em relação às ligações transpirenaicas e que agradava à opinião pública espanhola. Madrid nomeava comissões para não decidir e os seus engenheiros assinavam pactos para não ratificar (foi o que aconteceu, por exemplo, na terceira ligação franco-espanhola, muito desejada por Paris por facilitar uma ligação mais rápida com a Argélia através de Cartagena, mas pouco interessante para Madrid)⁵⁵³.

No final da década de 1870, durante a discussão do plano de rede geral da AECP, o cepticismo em relação à boa vontade de Espanha era bem patente, embora ainda se propusessem várias ligações internacionais. A AECP reconhecia que muito provavelmente Espanha não ficaria queda perante o desvio de tráfego provocado pelos caminhos-de-ferro portugueses e alguns engenheiros desconfiavam mesmo da intenção de isolar Portugal através de uma cintura de ferro⁵⁵⁴. Este receio chegou ainda ao parlamento, onde alguns tribunos entendiam que Portugal teria de tomar uma atitude mais activa para quebrar esse garrote. O mais activo destes parlamentares era Mariano de Carvalho, que desde o início dos anos 1880 alertava para os alegados desígnios de Espanha. É neste contexto que se insere a *salamancada*, que foi uma tentativa do governo para quebrar esse isolamento⁵⁵⁵, e o gol-

⁵⁵¹ AHD. Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha. Cx. 28 (1055), mc. 23. PAGE ALBAREDA & PERALTA, 1877. PINHEIRO, 1995: 340-341.

⁵⁵² CHATO GONZALO, 2004, vol. 2: 15, 28, 33-34, 53, 55, 329. MATEO DEL PERAL, 1978: 127-131. PAGE ALBAREDA, 1877a: 421-427. SOUSA, 1927c. Ver mapa 30-12d.

⁵⁵³ ESCALONA, 1995. VIDAL I RAICH, 1999: 60-63e 66, 71-74, 79-86, 88-89, 91-98, 100, 106 e 112-124.

⁵⁵⁴ AECP, 1878b. GUERREIRO, 1878.

⁵⁵⁵ PINHEIRO, 1995: 340-341.

pe de estado na CRCFP perpetrado pelo grupo do conde da Foz, com o apoio de Mariano de Carvalho. Depois da mudança de administração, procurou-se usar aquela empresa para implodir o plano espanhol por dentro. Em 1884, através da *MCP*, a CRCFP tornava-se co-concessionária do caminho-de-ferro do oeste espanhol (entre a linha do Tejo e Astorga), troço da cintura de ferro. O negócio revelar-se-ia (mais) um fracasso. As dificuldades financeiras por que passava a *MCP* levam o governo a retirar-lhe a concessão e a entregá-la a Ramón Maria Lobo, um testa-de-ferro daquela companhia, que forma a *OESTE*. Acrescidas dificuldades financeiras colocam a adjudicação nas mãos da CRCFP (contratos de 1-6-1888 e 6-9-1888), que a trespassa juntamente com a exploração das linhas da *MCP* a uma grande companhia denominada *Gran Central de España* (contrato de 9-11-1890). Esta empresa renuncia e a exploração volta à CRCFP, que por seu lado não tinha capacidade para pagar a renda da utilização das linhas em Espanha à *MCP*, deixando esta empresa em situação de suspensão de pagamentos. Procurou-se atrair o interesse da *MZA* e da *NORTE* para a rede composta pelas linhas do oeste de Espanha, Cáceres e Salamanca (contratos 2/4-6-1891, 12-8-1891 e 13-8-1891 que não chegaram a entrar em vigor). No entanto, aquelas empresas espanholas nunca se mostraram muito interessadas nas ligações a Portugal. Na década de 1890, todas aquelas companhias estavam em suspensão de pagamentos até que em 1894 se forma a *Companhia Exploradora de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España*, que acaba a construção da linha de Plasencia a Astorga⁵⁵⁶.

Em conclusão, a partir do momento em que Espanha perdeu as esperanças de poder unificar politicamente a península ibérica, qualquer cooperação entre Lisboa e Madrid tornou-se quimérica. A linha internacional do vale do Tejo, por exemplo, que em 1864 era elogiada pelos engenheiros espanhóis (e que ao longo dos anos 1870 seria também muito gabada pelos técnicos nacionais) nunca seria construída. A ligação de Malpartida de Plasencia a Monfortinho seria rejeitada em proveito da conexão por Cáceres, onde chegaria em 1881, formando assim parte da cintura de ferro. As ligações da Beira Alta e do Douro à rede espanhola seriam construídas, mas com dinheiro português. A ligação por Cáceres só seria uma realidade graças à intervenção da CRCFP. A conexão da linha do Minho a Tui, que atraía o interesse de Espanha, seria adiada pelos portugueses, enquanto que a ligação à Andaluzia seria abortada por Portugal que temia o desvio de tráfego do Alentejo e Algarve para Huelva⁵⁵⁷. Em vez de cooperante, a relação entre os dois países tornou-se concorrencial, em prejuízo do sonho português de atrair a Lisboa o tráfego europeu. Os caminhos-de-ferro em Espanha davam amplos rodeios, pois Madrid e as companhias ferroviárias castelhanas sempre preferiram

⁵⁵⁶ PORTUGAL, 1892, documentos 366, 367 e 370, 375 a 381 e 385. CENDAL BÚRDAL, 1998: 24-26. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 171-174. CUÉLLAR VILLAR, 2005: 24-26. PINA, 1893: 113 e ss. PINHEIRO, 1986. PINHEIRO, 1995: 343. WAIS, 1974: 382-386.

⁵⁵⁷ CENDAL BÚRDALO, 1998: 16-20. COMÍN COMÍN et al, 1998, vol. 1: 171-174. CUÉLLAR VILLAR & SÁNCHEZ PICÓN, 2008, vol. 1: 171. WAIS, 1974: 197-200 e 376-378.

servir melhor o país do que as ligações internacionais (os seus interesses exportadores passavam pelo bom serviço dos seus portos de mar, o que não exigia uma grande velocidade). A partir anos 1880, vários acordos entre as empresas espanholas praticamente fizeram desaparecer o tráfego para Lisboa. Mesmo em direcção a França o interesse espanhol foi reduzido. Basta referir que a ligação a Irún demorou oito anos a fazer (1856-1864)⁵⁵⁸. É sintomático que na parte final do século XX (1983), as linhas em direcção a Portugal continuavam a não ser consideradas de primeira ordem e não se previa estabelecer melhores ligações ibéricas, porque o oeste espanhol não era a zona mais desenvolvida do reino⁵⁵⁹. Por outro lado, o desejo português assentava numa premissa que em mais nenhum país era seguida: “*en vísperas de la construcción, el ferrocarril era para los portugueses el lazo de unión com Europa (...). Para los españoles, en cambio, como para la mayoría de los europeos, el ferrocarril era vehículo para fomentar la modernización de la sociedad*”. No século XIX, a rede europeia era pouco mais do que a soma de várias redes nacionais⁵⁶⁰.

5.6.1.1 | A QUESTÃO DA BITOLA

Tendo em conta que o objectivo português era trazer todo o movimento europeu por Espanha até ao porto de Lisboa, conviria que a bitola fosse igual desde o centro da Europa até ao estuário do Tejo, para que pelo menos em termos técnicos fosse possível a realização de viagens ininterruptas.

Na Europa, várias bitolas tinham sido adoptadas ao longo dos anos, mas caminhava-se para uma adopção mais ou menos generalizada da largura de 1,44 m por razões de ordem prática e empírica (fora a usada na primeira linha entre Liverpool e Manchester e serviu de modelo a muitos países da Europa.). O contrato com a COPP não previa nenhuma bitola, mas tendo em conta que na *RE* se referia que a largura entre carris devia ser uniforme entre países, esta omissão indicava que o governo aguardava uma decisão definitiva de Espanha. Nos inícios da década de 1850, a bitola de 1,44 m era aconselhada por Albino de Figueiredo, apesar de em Espanha o *informe Subercase* ter optado pelos 1,67 m, contra a vontade dos franceses que viam na largura europeia uma forma de facilitar a exportação de materiais para Espanha⁵⁶¹.

Esta escolha ficou-se a dever a motivações de ordem técnica e de capacidade de transporte e não de ordem militar, como pode parecer e como foi entendida por alguns autores⁵⁶². A ser por motivos marciais, a bitola teria de ser menor que a francesa de modo a impossibilitar o tráfego de composições estranhas nos túneis e nas pontes. Com uma bitola maior, locomotivas, carruagens e

⁵⁵⁸ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 8, 11 e 145-146. ESCALONA, 1995: 274-275. RENFE, 1958: 8. VIDAL OLIVARES, 1995: 351-354 e 356-357.

⁵⁵⁹ DAUMAS, 1983: 25 e 34.

⁵⁶⁰ GÓMEZ MENDOZA 1989: 206. Ver também MARTI-HENNEBERG, 2011: 1 e 4.

⁵⁶¹ DCD, 18-3-1857: 157-167. RE, vol. 1, n.º 11 (24-4-1846): 174-176. MORENO FERNANDEZ, 1996: 374.

⁵⁶² SOUSA, 1913a.

vagões só careciam de uma mudança de eixos para circular na rede espanhola. Pensava-se, sim, que para ultrapassar o relevo espanhol eram necessárias locomotivas mais potentes com caldeiras maiores, que permitiam o emprego de rodas mais amplas e o aumento da superfície de tracção, o que só se conseguia com um aumento dos eixos, logo da via. Além disso, 1,67 m equivalia precisamente a 6 pés castelhanos e também à média aritmética das bitolas conhecidas pelos engenheiros da comissão. Por outro lado, a questão principal em Espanha era o transporte interno e não o externo, pelo que uma uniformização de bitolas não era um factor fulcral. A lei de 1855 confirmou a medida castelhana (depois de ainda se ter intentado impor a de 1,51 m e mesmo a de 1,44, não por questões de tráfego internacional, mas sim de custo), que tolheu o tráfego internacional (Vidal Olivares calcula em 5 ou 6 dias o *custo* adicional no transporte pela obrigatoriedade de baldeação)⁵⁶³.

Para a altura foi um erro, em virtude do relevo ibérico (pouco maleável para a amplitude das curvas que a via larga exigia), por já não se justificar tecnicamente uma bitola tão larga (a potência das locomotivas já não estava dependente do tamanho da caldeira nem do tamanho dos eixos, mas sim da elevação do centro de gravidade e do aumento da pressão nas caldeiras das locomotivas, além de que uma bitola maior implica a construção de locomotivas e material circulante mais pesado) e por dificultar a aquisição de material circulante. Isto ficou-se a dever à falta de preparação dos engenheiros da comissão Subercase. Nenhum deles conhecia caminhos-de-ferro fora de Espanha nem se correspondia com técnicos estrangeiros. O seu conhecimento era meramente teórico e baseado em autores desactualizados que desprezavam o tráfego internacional e que acreditavam na substituição da bitola de 1,44 m. Além disto, Subercase era uma autoridade em Espanha, que dificilmente seria contrariada⁵⁶⁴. Quando se percebeu o erro, já muitos caminhos-de-ferro haviam sido abertos com 1,67 m entre carris, pelo que era impossível e inconveniente voltar atrás e dotar Espanha de duas redes de primeira ordem com bitolas diferentes⁵⁶⁵.

Portugal não seguiu Espanha quando abriu concurso e contratou a construção das linhas de Lisboa a Santarém, sul e norte, para as quais adoptou a medida de 1,44 m. Na segunda, em teoria, não havia grande problema em usar uma bitola diferente da de Espanha, uma vez que era uma ferrovia interna e completamente desligada das que se construía a norte do Tejo. Para os outros dois, a questão da bitola punha-se, pois uma delas deveria ser internacional e a outra a base de outros caminhos-de-ferro até Espanha. Entretanto os anos passavam e em Espanha a rede ia crescendo na bitola castelhana. As esperanças de que Madrid acedesse a construir em medida europeia uma linha

⁵⁶³ VIDAL OLIVARES, 1995: 354-356. Ver também MORENO FERNANDEZ, 1996: 373.

⁵⁶⁴ MORENO FERNANDEZ, 1996: 378-390.

⁵⁶⁵ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 56-61. CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 186-190. CUÉLLAR VILLAR, 2005: 4 e 8 e 10. DAUMAS, 1983: 26. GÓMEZ MENDOZA, 1982: 27-32. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 205-206. MATEO DEL PERAL, 1978: 61 e ss. MORENO FERNANDEZ, 1996: 376-377. PEREIRA, 2011b. PUFFERT, 1995: 306-308. PUFFERT, 2000: 942. RENFE, 1958: 5-7. SOUSA, 1913d. VIDAL I RAICH, 1999: 23-27, 32 e 34-44. WAIS, 1943: 151-158. WAIS, 1974: 49-56, 70-75 e 527-529.

entre Portugal e França eram cada vez mais ténues e Lisboa teve de ceder, tal como cederia em relação ao ponto de passagem fronteiriça, sob pena de atrasar ainda mais o negócio ferroviário. O aparecimento de José de Salamanca esclareceu as dúvidas que existiam. A distância entre carris seria de 1,67 m nas duas grandes linhas contratadas e mesmo os poucos quilómetros que a sul do Tejo se tinham assente em bitola francesa seriam alvo de obras de alargamento.

Esta decisão foi encarada como uma inevitabilidade mas também como um erro, se bem que por parte de Espanha. A adopção de uma largura entre carris diferente da francesa foi um enorme engano que nem em termos militares se justificava, pois os Pirenéus tinham posições de defesa fortíssimas que não seriam postas em causa pelo caminho-de-ferro⁵⁶⁶. No entanto, erro duplo seria Portugal não adoptar a bitola espanhola, pois isso implicaria uma dupla baldeação. Mais tarde, quando se começou a pensar em alternativas à via larga, a escolha foi novamente lamentada, pois entendia-se que caso a bitola fosse de 1,44 m não havia sequer necessidade de andar a discutir alternativas. Assim, Portugal e Espanha mantiveram bitolas diferentes em relação à Europa e dentro da própria península⁵⁶⁷. De tal modo foi um erro e um óbice à integração europeia que em 1877 em Berna se tinha tentado chegar a um acordo para agilizar o transporte ferroviário na Europa, mas Portugal e Espanha ficaram de fora deste consenso em virtude da diferente bitola que possuíam⁵⁶⁸.

5.6.1.2 | FALTA DE APOIO LEGISLATIVO

Além do que ficou dito nas linhas anteriores, pouco se fez em termos legislativos para agilizar as ligações internacionais. Espanha não tinha interesse e Portugal não trabalhou o suficiente neste sentido⁵⁶⁹. As medidas tomadas cobriam apenas situações demasiado específicas. Em 1861, ainda durante a construção da linha do leste, era autorizada a livre entrada de material fixo e circulante para o caminho-de-ferro de Ciudad Real a Badajoz (lei de 12-8-1861). Quando se aproximava a abertura da linha até à fronteira, foi necessário criar uma delegação alfandegária em Elvas, pois ainda estava por aprovar uma convenção ibérica para a fiscalização simultânea na raia (decreto de 15-7-1863). No ano seguinte, é autorizado o transporte de cereais espanhóis em trânsito de exportação para o porto de Lisboa (portaria de 16-6-1864)⁵⁷⁰.

A convenção para facilitar as comunicações fluviais e férreas entre os dois reinos só seria assinada em 27-4-1866 (aprovada e regulamentada por leis de 20-6-1866 e de 2-7-1866). Previa em

⁵⁶⁶ AHM. Ministério da Guerra. Estado Maior do Exército. Tenente Abel dos Anjos Rocha. Construções e modificações que sob o ponto de vista estratégico convem introduzir na rede geral dos caminhos de ferro. 1938. Div 3/20/38/52. DL, sessão da câmara dos pares de 24-4-1860: 455-456. SANTOS, 1889. SOUSA, 1913a.

⁵⁶⁷ AHMOP. JCOPM. Cx. 22 (1879), parecer 8434 (17-10-1879). BRANDÃO, 1878a.

⁵⁶⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 34 (1888), parecer 15375 (26-3-1888). PUFFERT, 1995: 312-314.

⁵⁶⁹ COBOS ARTEAGA & MARTÍNEZ VARA, 2009: 69.

⁵⁷⁰ COLP, 1861: 299-300; 1863: 324-327; 1864: 257.

termos gerais uma facilitação das comunicações férreas e fluviais entre os dois países. Aplicava-se unicamente à linha do leste, mas ficava previsto o seu alargamento a outras ligações ibéricas assim que construídas. Abolia toda a acção fiscal sobre o trânsito pelas vias-férreas dos produtos portugueses e espanhóis, dos produtos providos das colónias de ambos os países ou que proviessem de outras nações com direcção a Portugal ou Espanha. No entanto, esses produtos não ficavam isentos dos direitos alfandegários se se destinassem a consumo de qualquer um dos dois países nem a um imposto de 1%⁵⁷¹. O seu funcionamento não agradou à CRCFP, que chegou a protestar contra a falta de regulamentos para a sua aplicação⁵⁷². Espanha também levantou obstáculos, exigindo garantias do correcto funcionamento dos comboios portugueses nas suas linhas. O material circulante da CRCFP era diferente do das companhias espanholas, o que dificultava não só a circulação, mas também a manutenção e em último caso a exploração conjunta⁵⁷³. Piorando a situação, Espanha tornara-se altamente proteccionista desde 1868⁵⁷⁴. Em 1871 Portugal procurou captar as mercadorias estrangeiras ao abolir (lei de 30-3-1871) nas linhas de norte e leste o direito de 1% no tráfego de mercadorias estrangeiras para exportação e um ano depois (20-12-1872) era assinado um tratado de comércio com Espanha, que estabelecia facilidades de comércio e navegação entre as duas nações, mas cuja execução só ocorreria em 1878⁵⁷⁵.

Em 1877 uma nova regulamentação alfandegária é aprovada (regulamento de 16-1-1877 e decreto de 7-2-1877). Declarava-se internacional e aberta ao trânsito para importação e exportação de mercadorias entre Portugal e Espanha o troço férreo entre Elvas e Badajoz. Só a partir daqui os comboios portugueses podiam circular nas linhas espanholas e vice-versa, mas com muitos trâmites burocráticos. Contudo, só se aplicava às mercadorias (continentais ou ultramarinas) que de Espanha se dirigissem por Badajoz a Porto, Elvas ou Lisboa e de qualquer ponto de Portugal a Elvas e Badajoz, embora ficasse desde logo estabelecido que tais regras se aplicariam a outras alfândegas terrestres assim que os caminhos-de-ferro lá chegassem⁵⁷⁶.

Em 2-10-1885, a convenção é actualizada e alargada às linhas entretanto abertas e às localidades que em virtude dos novos caminhos-de-ferro poderiam servir de local de descarregamento de mercadorias (Viana e Figueira da Foz)⁵⁷⁷. Estes acordos não terão sido suficientes, a atendermos às queixas da CRCFP (que, na voz de Pedro Inácio Lopes, lamentava a existência de muitos obstáculos a uma circulação fluida, como a existência de passaportes e quarentenas e a ausência de acordos com companhias transatlânticas) e da própria JCOPM, que aconselhava o governo a tomar provi-

⁵⁷¹ BMOP, 1866, n.º 10: 270-272. COLP, 1866: 250 e 281. CONVENIO... 1866.

⁵⁷² DINIS, 1915-1919, vol. 4: 337-339.

⁵⁷³ COBOS ARTEAGA & MARTÍNEZ VARA, 2009: 69-70.

⁵⁷⁴ PINHEIRO, 1986. SALGUEIRO, 2008: 35.

⁵⁷⁵ COLP, 1871: 132. COLP, 1878: 183-187.

⁵⁷⁶ COLP, 1877: 5-15. DINIS, 1915-1919, vol. 6: 69-76. FINO, 1883-1903, vol. 1. 285-291.

⁵⁷⁷ COLP, 1885: 583 e ss. CONVÉNIO..., 1885

dências⁵⁷⁸. Só, porém, chegados a 1891, seriam as condições do acordo de 1885 aplicadas porto da Figueira, por pedido da CCFBA⁵⁷⁹. A única excepção a esta regra era o *Sud-Express* que, a partir de certa altura, conseguiu por meio de acordos com as alfândegas que as vistorias das bagagens fossem feitas a bordo do comboio, evitando assim perdas de tempo na fronteira⁵⁸⁰.

Em 1896 um novo acordo é estabelecido, do qual se esperava a melhoria do rendimento das linhas de Salamanca e da situação dos bancos do Porto e em 1899 chega ao CSOPM um acordo entre a direcção das linhas do Minho e Douro e os responsáveis das linhas de Ourense a Vigo e Medina del Campo a Zamora para a facilitação do tráfego de ligação entre estas duas redes através das ferrovias portuguesas⁵⁸¹. Por esta altura, as queixas sobre os obstáculos fiscais na fronteira mantinham-se. A GCFPH era vezeira nas críticas às quarentenas no porto de Lisboa, aos passaportes, ao excesso de zelo dos funcionários alfandegários e à falta de um bilhete único para circular em Portugal e em direcção à Europa⁵⁸². Em 1908 referia ainda como “*a mercadoria, enquanto que pela via marítima expedida de Paris, tem um só trasbordo no Havre ou em Cherburgo, pela via ferrea sofre-os em Irun, em Villar Formoso, e por vez tambem em Bordeos e Pampilhosa (...). Essas operações nas fronteiras originam ás mercadorias demoras taes que a via marítima se torna a mais rapida, e sendo ella mais economica e com menos trasbordos, as linhas ferreas soffrem uma competencia enorme que as prejudica*”⁵⁸³.

5.6.2 | A QUESTÃO MILITAR

Se os caminhos-de-ferro eram um excelente meio de aproximar povos e nações, eram também um extraordinário instrumento de guerra e de defesa, já que “*se não alteraram os principios fundamentaes da arte da guerra, vieram contudo apresentar novas variantes, soluções imprevistas, na sua applicação pratica, por isso que os movimentos das tropas, particularmente das reservas, e os transportes de víveres e munições se realisam com muito maior brevidade do que outr’ora*”⁵⁸⁴. Além disso, os militares sempre acreditaram que “*os diplomas e os homens de negócios nunca conseguiriam, sozinhos, garantir a concórdia e a paz efectiva entre as Nações*”, sendo eles “*os únicos que conseguem garantir a independência nacional (...) quando a diplomacia falhar*”⁵⁸⁵.

A construção de caminhos-de-ferro alterou as regras de defesa do país em relação ao invasor espanhol ou pelo menos ao invasor vindo de Espanha. Em termos práticos, os caminhos-de-ferro

⁵⁷⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 34 (1888), parecer 15375 (26-3-1888). LOPES, 1888. LAINS, 1995.

⁵⁷⁹ COLP, 1891: 64.

⁵⁸⁰ BCP, a. 4, n.º 31 (1-1932): 2. M., 1912a.

⁵⁸¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 46 (1899), parecer 29312 (20-3-1899). DCDPR, 6-6-1893: 166.

⁵⁸² GCFPH, a. 10, n.º 222 (16-3-1897): 81-82; n.º 233 (1-9-1897): 257-258.

⁵⁸³ GCFEA, a. 21, n.º 502 (16-11-1908): 339.

⁵⁸⁴ AHM. CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div.3/20/38/4: 1v. MARTINS, 1939.

⁵⁸⁵ MACEDO, 2009: 41-42.

(tanto os construídos para efeitos unicamente estratégicos como os de interesse geral) transmitiam ordens (pelo telégrafo) de forma mais rápida; o movimento de tropas, materiais e víveres (para reforço ou retirada) era também acelerado (respondendo plenamente ao princípio militar de reunir num ponto estratégico uma força maior que a do inimigo), o que evitava o seu desgaste físico pelas deslocações a pé; e tornava ainda possível levar as forças militares onde fossem mais necessárias e concentrá-las em pontos estratégicos sem necessidade de as fraccionar, contribuindo assim para uma estratégia a um prazo mais curto⁵⁸⁶.

O início do assentamento de carris em Portugal poderia sobressaltar alguns sectores da sociedade, em particular entre as esferas militares, o que não surpreendia se tivermos em conta que já antes, em 1845, um plano de melhoria na navegação do Tejo aumentara os receios de invasão por parte de Espanha e que no início da década de 1850, o estudo do uso militar da ferrovia estava por fazer⁵⁸⁷. No entanto, as primeiras referências sobre esta questão (Silvestre Pinheiro nos anos 1840) concluíam que a ferrovia concorria de modo inequívoco para a independência de uma nação por constituir um excelente meio de defesa real e moral, pois o inimigo que tivesse conhecimento da existência de vias-férreas no território ambicionado nem sequer se atreveria a atacar. Nos anos seguintes, também Du Pré e a comissão Hislop afinavam pelo mesmo diapasão. O belga achava a linha do leste muito útil para a defesa do país sobretudo se servisse as praças de Estremoz e Elvas; a comissão, numa visão mais pacifista, previa uma maior aproximação entre Lisboa e Madrid que afastava qualquer espectro bélico da península⁵⁸⁸. Nos anos seguintes, a visão segundo a qual a ferrovia era mais favorável à defesa que a ataque mantinha-se, uma vez que as linhas partilhavam as rotas normalmente usadas para invasões (os vales dos rios) e a sua destruição só beneficiaria o defensor, pois seria feita à retaguarda da frente da batalha (muito embora se admitisse que qualquer sabotagem da linha fosse facilmente reparável). Para o capitão de engenharia Frederico Augusto de Novais isso verificava-se desde logo por o caminho-de-ferro aumentar a prosperidade da nação e com ela o amor dos seus cidadãos à sua independência e os recursos disponíveis para a defesa. João Crisóstomo via também no caminho-de-ferro a melhor máquina de guerra com que se poderia dotar o país. O engenheiro espanhol Francisco Coello não tinha um pensamento muito diferente na altura: na feitura de um caminho-de-ferro devia-se atender sobretudo às razões de ordem comercial, pois em termos militares servia mais ao defensor que ao atacante e, além disso, facilmente se sabotava. Combinado com os meios militares convencionais, tornaria qualquer país inconquistável. Nunca valeria só por si, como bem indicava D. Pedro V, mas em concerto com outros meios de defesa.

⁵⁸⁶ AHM. CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4; Francisco Maria Godinho. Utilidade das marchas em caminho de ferro, vantagens geraes e especiaes e sua applicação aos usos da guerra. 13 de Fevereiro de 1894. Div 3/5/9/36/58. A., 1860.

⁵⁸⁷ CAMINHOS de ferro..., 1857. GASPAR, 1970: 163.

⁵⁸⁸ CARDOSO, 2006b. DUPRÉ, 1905. SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop].

Nesta altura acreditava-se que a via até Santarém e daqui bifurcando-se para Peniche, Porto e Elvas tornaria o país inexpugnável, pois pela Beira as defesas naturais tratariam de dissuadir o invasor⁵⁸⁹.

Com o passar dos anos e com a forte possibilidade de se construírem linhas internacionais (sobretudo desde a contratação de José de Salamanca), o receio em relação à tomada destas linhas pelo inimigo começou a tomar conta do discernimento militar e foram-se adicionando princípios à estratégia geral de defesa do reino. O caminho-de-ferro reforçou o axioma segundo o qual a defesa de Portugal não se fazia na fronteira (dada a configuração geográfica do reino: muito comprido e pouco curto), mas sim concentradamente em torno de Lisboa e seu porto (cuja perda consumaria a conquista do país). Toda a zona entre os vales do Tejo e do Mondego, bem como toda a planície alentejana (por onde provavelmente se iniciaria um ataque) tornavam-se fulcrais. Em termos de rede, a centralização em Lisboa era também recomendada pelos militares. Da capital partiriam vias para a fronteira e cobrindo a costa nacional, todas elas ligadas – aspecto fundamental – por outros caminhos-de-ferro transversais, de modo a que houvesse mais do que uma linha a servir o esforço de defesa e facilitar a retirada. Devia-se ter também em conta os interesses económicos da nação. Uma rede puramente estratégica seria inexecutável, por incapacidade financeira do estado, por falta de interesse das companhias privadas e também por em certa medida a vertente económica das linhas poder ser útil à sua gestão estratégica (as grandes povoações são também pontos estratégicos e as que mais recursos podem disponibilizar às tropas em movimento e as linhas comerciais tendem a percorrer o trajecto mais curto)⁵⁹⁰.

Contudo, os interesses militares e privados não eram inteiramente coincidentes. Para que os caminhos-de-ferro não servissem mais ao invasor e satisfizessem plenamente ao defensor, necessário se tornava tomar algumas medidas: em primeiro lugar era fulcral fazer passar a linha por pontos fortificados ou praças de guerra, proteger especialmente os cruzamentos, bifurcações e obras de arte e fazer com que aquela servisse adequadamente as baterias, campos entrincheirados e os postos marítimos e terrestres⁵⁹¹; em segundo lugar, colocá-la ao abrigo de ataques de mar e do fogo da arti-

⁵⁸⁹ CAMINHOS de ferro..., 1857. COELLO, 1855: 9-24. D. PEDRO V, 1927c. NOVAIS, 1853. SOUSA, 1915-1919. Curiosamente, a palavra *sabotar* deriva de um termo francês que se usa para definir a abertura de entalhes nas travessas da via-férrea para que o carril fique um tanto inclinado. Por extensão, aquele termo passou a designar todo o acto de danificação, destruição ou deterioração.

⁵⁹⁰ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 4 e ss.; CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4; Descrição resumida dos trabalhos e estudos empreendidos. 31-3-1886. FP 46/1/847/2. FPVJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5. A., 1860. D. PEDRO V, 1927c. DIAS, 1907.

⁵⁹¹ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 4 e ss.; CDL. Consulta ácerca do projecto da linha ferrêa entre a Torre de Belem e Cascaes. 23 de Julho de 1887. Div 3/20/27/11; FPVJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5; Manuel José Esteves. Conferência á cerca da Historia militar e processos a seguir para a defeza das vias ferreas. 15 de Fevereiro de 1894. Div 3/5/9/36/58; A., 1860. DIAS, 1907.

lharia inimiga fronteiriça (em caso de linhas paralelas à fronteira)⁵⁹²; terceiro, deveriam ser construídas em via dupla e com vias de resguardo suficientemente extensas (para possibilitar um movimento de comboios mais frequente e mais seguro), levando em linha de conta que as composições militares eram, em regra, mais pesadas que as ordinárias, mas exigiam altas velocidades e condições nas estações para rápidos embarques e desembarques, acampamento de tropas e reabastecimento de água potável (naturalmente o evoluir da tecnologia e da técnica permitiu também a redução da exigência em relação a condições de tracção, pois locomotivas mais potentes rebocavam mais material)⁵⁹³; quarto, os terminos internacionais deveriam ser feitos nas partes convexas da fronteira e em posição de boa defesa⁵⁹⁴; quinto, um regulamento geral para uso militar dos caminhos-de-ferro (onde se garantisse às autoridades militares o direito de se apropriar das linhas sempre que necessário, sobretudo em tempo de guerra, mas também em paz) deveria ser elaborado⁵⁹⁵; finalmente, e mais importante, para alguns militares a bitola usada em Portugal deveria ser diferente da espanhola. Nem todos concordavam com este princípio. Para outros oficiais, o essencial era que a bitola fosse igual dentro do reino, enquanto um terceiro grupo admitia bitola diferente somente nas linhas internacionais, desde que esta não fosse em via estreita (de 1 m de bitola)⁵⁹⁶.

Contra-argumentava-se contra estes princípios e receios que qualquer invasão por caminho-de-ferro seria detida com a mera sabotagem das linhas. No entanto, a inutilização das linhas não era assim tão linear. Tinha também a sua arte e saber, a que se dedicaram muitos militares nacionais. Um dos aspectos que estes estudiosos referiam era que a mera danificação das vias era uma solução de curta inteligência, uma vez que os caminhos-de-ferro eram muito caros e eram excelentes meios de defesa, pelo que tal medida só deveria ser empregue em último caso. Mas mesmo quando essa fosse a solução mais azada, haviam ainda determinados requisitos a seguir, daí a necessidade de formar os corpos de exército nestas operações. Era imperioso que o corte na linha fosse feito de modo a que pudesse ser reparado facilmente pelo defensor, prevendo-se uma alteração repentina na sorte da guerra. Isso exigia que o dano fosse feito de modo a só poder ser consertado pelo exército defensor, o que se podia fazer retirando peças, mas numerando-as para a reparação ser mais lesta. Nestes casos os actos deveriam ser executados em rectas. No caso de a probabilidade de um contra-

⁵⁹² AHM. CCDR (3ª secção). [Defesa dos portos e das costas do Reino]. 22 de Abril de 1881. Div 3/01/14/18/16; CDL. Consulta ácerca do projecto da linha ferrêa entre a Torre de Belem e Cascaes. 23 de Julho de 1887. Div 3/20/27/11. MACHADO, 1875: 7-8.

⁵⁹³ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 4 e ss.; FPVJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5; FPVJC. Curso de Estado Maior. 2º Ano. 9ª cadeira. Caminhos de ferro. 1898-1899. FP 25/3/306/5. CAMINHOS de ferro..., 1857.

⁵⁹⁴ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 4 e ss. DIAS, 1907.

⁵⁹⁵ BREYNER, 1868. CAMINHOS de ferro..., 1857.

⁵⁹⁶ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 4 e ss. A., 1860: 351 e ss. CAMINHOS de ferro..., 1857. DIAS, 1907. MACHADO, 1875: 7-8. SANTOS, 1889.

ataque ser remota, então uma destruição mais grave e nas curvas (de restauro mais complicado) era inevitável. Neste ponto, o ideal seria uma sabotagem que passasse despercebida ao inimigo. Um pequeno alargamento ou estreitamento ou a deformação pelo fogo da via seria pouco perceptível e traria consequências desastrosas ao invasor, com o descarrilamento de comboios e a perda de homens e material. Nas pontes, o afrouxamento em certas partes da estrutura seria suficiente para fazer cair um comboio, mas até era possível não fazer absolutamente nada, pois a prudência do inimigo à passagem de uma ponte obrigá-lo-ia ao seu exame e à consequente perda de tempo precioso para os barricados. De qualquer modo, construir as pontes com câmaras de fornalhas (caixas de pólvora enterradas) para facilitar a sua demolição era sempre uma precaução assisada, se bem que o uso desse trunfo tivesse de ser muito bem ponderado. Na linha da Beira Baixa (se fosse construída pela margem esquerda do Tejo), a destruição de uma ponte sobre o rio em Ródão poria Lisboa a salvo do inimigo que invadissem por aquela província, mas por outro lado impediria o reforço ou retirada de tropas lusas. Quanto aos túneis, só deveriam ser demolidos em situações extremas, bastando na maioria dos casos o seu entulhamento, o mesmo acontecendo com as trincheiras. Importante era não deixar material de reparação nem um caminho ordinário que facilitasse à marcha do inimigo. Para a linha da Beira Baixa chegou-se mesmo a dizer que a melhor defesa era não construir o caminho-de-ferro, de modo a não alterar a topografia do terreno nem construir um caminho por onde os inimigos pudessem marchar a pé⁵⁹⁷.

Vejamos agora até que ponto estas medidas foram implementadas e que pressão foi feita para as executar. O contrato com José de Salamanca foi a primeira ocasião que motivou uma discussão séria sobre esta questão, desde logo por causa da nacionalidade do empresário. Até então, Portugal lidara com portugueses, franceses e ingleses e entre estes com homens que haviam provado a sua fidelidade a Portugal nos conflitos da primeira metade do século⁵⁹⁸. Salamanca era espanhol e era legítimo questionar onde estariam as suas lealdades. A sua generosidade (em alargar à sua custa a linha então construída e desperdiçar todo o material circulante existente) era estranha e incompreensível, a não ser que tivesse outro objectivo em mente. Na Bélgica, a desconfiança em relação à nacionalidade das companhias concessionárias tinha levado o governo a aprovar por esta altura uma lei que impedia o trespasse de concessões a companhias estrangeiras sem autorização governamental, uma vez que aquele país estava encravado entre duas grandes potências⁵⁹⁹. No entanto, a nacio-

⁵⁹⁷ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 47 e ss; CDL. Parecer sobre o caminho de ferro da Beira Baixa debaixo do ponto de vista da sua influencia sobre a defesa de Lisboa. Sem data. Div 3/20/38/1; Ernesto Augusto da Silva Pereira. Conferencia militar sobre destruição das vias ferreas realizada em 24 de fevereiro de 1894. 24 de Fevereiro de 1894. Div 3/5/9/36/58. Manuel José Esteves. Conferencia á cerca da Historia militar e processos a seguir para a defeza das vias ferreas. 15 de Fevereiro de 1894. Div 3/5/9/36/58; PIMENTEL, 1865.

⁵⁹⁸ PINHEIRO, 1986: 437, 456 e 460.

⁵⁹⁹ DUAS palavras..., 1860. PIMENTEL, 1860. HERTEN et al., 2001: 110-111.

nalidade do concessionário seria um mero detalhe. A verdadeira discussão incidiria sobre outros aspectos e seria patrocinada pela tenacidade de Sá da Bandeira, que exigia medidas restritivas na escolha das directrizes e características das linhas nacionais logo desde a resposta à coroa de 1860, nas vésperas da discussão do contrato com Salamanca. Os receios do general advinham da sua experiência militar e eram reforçados por exemplos europeus: na Alemanha, o valor estratégico dos caminhos-de-ferro fora encarado logo desde os anos 1840 (propondo-se uma linha para dificultar uma invasão por parte dos franceses): entre 1846 e 1850 a Prússia, a Áustria e a Rússia, graças às vias-férreas, conseguiram concentrar homens e material junto dos seus alvos militares; a questão chegou também a França que começara a ponderar os efeitos das ferrovias sobre a sua defesa quando da definição da rede; mais próximo desta época em termos cronológicos, a utilidade do caminho-de-ferro ficara bem demonstrada nos recontros militares entre Itália e Áustria em 1859⁶⁰⁰.

A primeira batalha de Sá da Bandeira seria pela diferença de bitola em relação à rede espanhola. Na sua opinião, Portugal deveria adoptar os 1,44 m franceses. Anos depois, o militar manteria esta mesma posição em relação às linhas do Minho e Douro. “*Enquanto esta medida se não tomar, a segurança da nação e a estabilidade da corôa portuguesa estarão expostas á mais perigosa das aggressões*”⁶⁰¹, uma vez que relações amistosas não seriam eternas “*e poderíamos ser surpreendidos, quando porventura se quizesse repetir o facto de 1807, em que sem declaração de guerra Portugal foi invadido*”⁶⁰². Quando Sá da Bandeira olhava para Espanha via também que este país tinha escolhido uma bitola diferente da francesa e atribuí-a a considerações militares, muito embora, como vimos, foram motivos técnicos que determinaram aquela escolha. Quanto à directriz da via-férrea em questão, deveria servir Estremoz e a praça militar de Elvas, começando em Caci-lhas, o que para Sá da Bandeira era positivo não só do ponto de vista militar como do ponto de vista económico. Por fim, chamava a atenção para o facto de a parte final rota traçada ser paralela à fronteira⁶⁰³. Em carta particular a Terceira e Saldanha, em ofícios ao parlamento e ao governo, em reunião com aqueles seus camaradas e ainda com Silva Costa e com D. Pedro V e em súplica privada ao monarca, Sá da Bandeira mostrou ainda reservas quanto à ponte sobre o Tejo⁶⁰⁴.

⁶⁰⁰ AHM. Carta do visconde de Sá da Bandeira ao ministro da guerra duque da Terceira, sobre a defeza do reino e as vias ferreas. FO 31/1/375/5; FPVJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5; Ministério da Guerra. Estado Maior do Exército. Tenente Abel dos Anjos Rocha. Construções e modificações que sob o ponto de vista estratégico convem introduzir na rêde geral dos caminhos de ferro. 1938. Div 3/20/38/52; CARON, 1997-2005, vol. 1: 122 e ss. MARTINS, 1939. PEREIRA, 1932. ROBBINS, 1965, cap. 14. VEIGA, 1895.

⁶⁰¹ SÁ DA BANDEIRA, 1867: 7-8.

⁶⁰² DL, sessão da câmara dos pares de 14-5-1866: 1588.

⁶⁰³ DL, sessão da câmara dos pares de 17-2-1860 e 21-3-1860: 183-184 e 528-529. FENOALTEA, 1983: 88-89.

⁶⁰⁴ AHM. APSB. Minuta de reunião realizada em 29 de Março de 1860. Div 3/18/9/16/16; Carta a D. Pedro V. Div 3/18/9/16/16; Visconde de Sá da Bandeira. [Requerimento ao Governo]. Div 3/20/23/44; SANTOS, 1884. [Ofício de Sá da Bandeira sobre a linha do leste].

Aqueles dois militares, numa antecipação ao parecer da CDR (formada por portaria de 23-5-1859 e composta por Silva Costa, José Jorge Loureiro, visconde de Sarmento, visconde da Luz, visconde de Vila Nova de Ourém e Xavier Palmeirim⁶⁰⁵) admitiam a passagem por Elvas e alterações na ponte sobre o Tejo, mas no que concernia à bitola, rejeitam invocando o obstáculo da baldeação na fronteira. O rei aconselhava também a que “*não sacrifiquemos as condições da nossa prosperidade material a uma intelligencia acanhada das nossas necessidades militares*”⁶⁰⁶. O governo regenerador mostrava-se igualmente pouco preocupado com a questão militar (nada de mais fácil havia do que sabotar a linha e parar a marcha de um comboio), dando mais importância ao valor e eficácia da diplomacia e a questões económicas e técnicas. Aliás, era essa a visão que Fontes explanara anos antes num artigo inaugural da *RM*⁶⁰⁷. De Espanha não se esperava senão amizade, pois “*nós podemos entreter as mais amigáveis e intimas communicações com a Hespanha, sem desdizer dos nossos brios e nacionalidade, antes pelo contrario reforçando e assegurando estes nossos principios*”⁶⁰⁸. Evocando o exemplo da Bélgica que, apesar de estar entalada entre duas potências militares, não se preocupou com esta matéria, o governo mostrava-se tranquilo. Quanto à desigualdade de bitolas, seria um grande obstáculo à integração de Portugal na Europa e “*ao nosso commercio, á nossa industria, aos nossos meios de viajar, ao futuro do nosso caminho, ás nossas finanças até*”⁶⁰⁹. A posição do governo aproximava-se da tomada por Inglaterra, onde a questão militar (exceptuando a problemática da ligação a França pela Mancha) se limitava à obrigação das companhias transportarem sem custos as tropas britânicas. Na melhor das hipóteses, os caminhos-de-ferro eram instrumentos para manter a ordem interna. No entanto, este exemplo era mais excepção que regra, pois em outras nações europeias a vertente militar era um factor importante na delimitação e gestão da rede, sobretudo à medida que os conflitos onde os caminhos-de-ferro tinham papel fulcral se sucediam⁶¹⁰.

Sá da Bandeira não pregava sozinho. Na *RM*, o capitão de caçadores Luís Augusto Pimentel iniciava inadvertidamente uma discussão com D. Pedro V (que lhe respondia sob a capa do anonimato) a propósito da linha do leste. Mostrando compartilhar os receios de Sá da Bandeira temia que “*os nossos amados concidadãos, que habitam em Lisboa, accordem uma bella manhã, ao estrondo das musicas de um corpo do exercito hespanhol, que saído nessa mesma noite de Madrid, e dos pontos intermedios da linha, desembarca de numerosos waggons, e vai, sem disparar um unico tiro, tomar posse deste tão cubiçado eden, que outr’ora não poudo manter na escravidão*”. O rei

⁶⁰⁵ SÁ DA BANDEIRA, 1866: 9.

⁶⁰⁶ D. PEDRO V, 1927c: 181. Ver também AHM. Duque da Terceira. Duque de Saldanha. [Resposta a Sá da Bandeira]. Div 3/20/23/44; CDR. Parecer acerca da directriz do caminho de ferro de leste. FO 31/1/375/6.

⁶⁰⁷ MELO, 1849.

⁶⁰⁸ DCD, 8-4-1859: 101 (José Estêvão).

⁶⁰⁹ DCD, 27-3-1860: 302 (Fontes).

⁶¹⁰ ROBBINS, 1965, cap. 14. PEREIRA, 1932. PEREIRA, 2012i.

advertia que um caminho-de-ferro era um mero instrumento de guerra como a artilharia. Nunca seria nem a salvação, nem a perdição de um país. Racional e friamente apontava como era impossível armar e transportar em silêncio diplomático um exército por via-férrea⁶¹¹.

De qualquer modo, Sá da Bandeira conseguiria fazer com que nos pares a comissão de guerra fosse ouvida juntamente com as de obras públicas e fazenda. Porém, a sua composição não augurava nada de bom para o general: o conde de Sta. Maria, o visconde da Granja e o visconde de Castellos eram cartistas e D. António José de Melo, saldanhista. O conde do Bonfim, de esquerda como Sá da Bandeira, poderia ser um aliado, mas ele próprio confessava que o caminho-de-ferro de leste não era prejudicial à defesa nacional. Restava o cabralista D. Carlos de Mascarenhas que em todo o caso era só um membro da comissão. Sem apoios na guerra e com uma maioria opositora na fazenda e nas obras públicas, a cruzada do visconde estava condenada ao fracasso. O parecer final concluía que as condições económicas não se deviam submeter às estratégicas e que os sacrifícios financeiros que estas impunham eram injustificáveis. Na discussão, Sá da Bandeira procurou investir pelo lado económico da questão, tentando demonstrar que as suas soluções beneficiavam essa vertente do acordo, em vão⁶¹². Apenas conseguiria fazer com que Elvas fosse ponto forçado, algo que seria mais tarde condenado pelos engenheiros Sousa Brandão, Larcher e Correia Pais e pelo próprio CGOP (e cujas eventuais vantagens militares seriam anuladas por Cáceres)⁶¹³. Ao visconde mais não restava que tentar minorar o que ele entendia ser um erro através da fortificação de Lisboa e de outros pontos estratégicos para a defesa nacional⁶¹⁴.

Entretanto, na Europa e no mundo os caminhos-de-ferro iam-se tornando um enorme trunfo em conflitos militares: na guerra civil americana revelara-se de grande importância em virtude das grandes distâncias a vencer e a Prússia contaria com eles nas vitórias sobre a Dinamarca (1864) e Áustria (1866)⁶¹⁵. No plano ferroviário espanhol de 1867, *“por lo que concernía a los intereses estratégicos del país, muchas de las líneas planteadas favorecían las condiciones defensivas facilitando los movimientos y concentración de los recursos militares y la entrada de los auxilios, que pudieran recibirse a través de los puertos”*⁶¹⁶. Em Portugal logo após a abertura dos caminhos-de-ferro de norte e leste, a construção de novas vias praticamente paralisou, mas não o debate em torno da questão ferroviária e nesta imiscuiu-se o argumento marcial. Na discussão sobre a linha do Minho, por exemplo, Pereira da Cunha discorria em favor deste caminho-de-ferro com a praça de Valença que a protegeria de qualquer investida externa. Sá da Bandeira, perdida a batalha de leste,

⁶¹¹ PIMENTEL, 1860c: 198. Ver também D. PEDRO V, 1927a. PIMENTEL, 1860a.

⁶¹² DL, sessão da câmara dos pares de 23-4-1860: 446-447

⁶¹³ BMOP, 1865, n.º 4: 421-423. BRANDÃO, 1878a: 153-154. LARCHER, 1878a. PAIS, 1878b.

⁶¹⁴ SÁ DA BANDEIRA, 1866: 4-5.

⁶¹⁵ MARTINS, 1939.

⁶¹⁶ MATEO DEL PERAL, 1978: 120.

preparava com antecedência outras discussões, chamando a atenção para a necessidade de construir a linha da Beira Baixa pela margem direita do Tejo por conveniência militar. Fora do parlamento era novamente acompanhado por Luís Augusto Pimentel. Nas câmaras adiantavam-se sugestões para construir as linhas do Minho, Douro e Beira Alta e o então major alertava para o erro crasso que seria levar estas duas últimas vias-férreas à fronteira, abrindo dois vectores de invasão⁶¹⁷.

Em termos de organização militar também se registaram algumas inovações. É na segunda metade da década de 1860 que se cria a CDL (Sá da Bandeira, José Maria Baldy, Xavier Palmeirim, barão de Wiederhold, Manuel José Júlio Guerra, Rufino António de Moraes e Pinheiro Borges), que desempenharia no futuro um papel consultivo importante nas linhas de acesso à capital⁶¹⁸. É também nesta altura que é publicado um regulamento de transporte de pessoal e material de guerra, que definia regras para a sua execução e incentivava os soldados a viajar de comboio. Apesar de ser bastante minucioso, demonstrava a natural inexperiência do exército nacional na sua relação com a ferrovia, ao preceituar, por exemplo, que *“logoque a tropa estiver embarcada, é absolutamente proibido deitar a cabeça e os braços de fóra”* ou que *“as praças que acompanharem os cavallos (...) a todos os sylvos da locomotiva terão o cuidado de os afagar para que se não espantem”*⁶¹⁹.

Acontecimento marcante para esta problemática seria a guerra franco-prussiana de 1870-1871. A vitória da Prússia assinalaria um ponto de viragem na política ferroviária europeia ao demonstrar cabalmente o partido que se podia retirar dos caminhos-de-ferro na guerra quando o seu uso era preparado antecipadamente. Aquele conflito mostrara a insuficiência de instalações, equipamentos e organização da rede francesa do ponto de vista da articulação entre estratégia e condições de exploração civil e acentuou as preocupações das nações com os aspectos estratégicos da ferrovia. Na Europa (sobretudo em França, mas também em Inglaterra, onde o túnel sob a Mancha indispunha os generais britânicos, e na Prússia, no rescaldo da vitória sobre os franceses) e na América do Norte, a lição parecia ter sido aprendida, tendo-se tomado medidas para agilizar a mobilização de tropas em caminhos-de-ferro⁶²⁰. Em Portugal, durante o conflito, Melo Breyner proporia ao governo de Saldanha a necessidade de submeter todos os caminhos-de-ferro a condições de boa defesa e de se prepa-

⁶¹⁷ DL, sessão da câmara dos deputados de 9-3-1864: 734-736; sessões da câmara dos pares de 11-12-1865 e 23-12-1865: 2846-2847 e 3004-3005. PIMENTEL, 1865.

⁶¹⁸ COLP, 1866: 399. SÁ DA BANDEIRA, 1866: 83-84.

⁶¹⁹ COLP, 1866: 416-419

⁶²⁰ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 1 e ss.; FVPJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5; Francisco Maria Godinho. Utilidade das marchas em caminho de ferro, vantagens geraes e especiaes e sua applicação aos usos da guerra. 13 de Fevereiro de 1894. Div 3/5/9/36/58; Ministério da Guerra. Estado Maior do Exército. Tenente Abel dos Anjos Rocha. Construções e modificações que sob o ponto de vista estratégico convem introduzir na rêde geral dos caminhos de ferro. 1938. Div 3/20/38/52. BREYNER, 1875. BREYNER, 1886. GUILLEMIN, 1867. PIMENTEL, 1894. VEIGA, 1895. ROPM, t. 4 (1873), nº 43: 288-289. CARON, 1997-2005, vol. 1: 417-426. DIAS, 1907. ESTEVES, 1915a. PEREIRA, 1932. ROBBINS, 1965, cap. 14.

rar o exército para uso militar e destruição dos caminhos-de-ferro⁶²¹. Mais tarde, quando se retomou a discussão sobre a construção de vias internacionais, os militares voltaram a movimentar-se no sentido de que esse alargamento da rede obedecesse a preceitos estratégicos, confiantes de que com os recentes desenvolvimentos bélicos na Europa conseguiriam obter um maior sucesso que Sá da Bandeira anos antes. Contudo, nem mesmo na discussão do plano de rede da AECP as considerações militares são tidas em conta, apesar dos instantes pedidos de alguns engenheiros militares. Não só a maioria deles estava destreinada, como a associação era de engenheiros *civis*, pelo que as considerações estratégicas, se não foram eliminadas, foram subjugadas às considerações económicas⁶²².

Entre os militares as preocupações eram notórias. O regenerador Avelar Machado alertava os seus correligionários no governo: “*temos construído e continuamos a construir caminhos de ferro á toa (...); e ninguém se preocupa, sequer, dos males incalculáveis, que isso accarreta, aumentando o imposto, defraudando a riqueza publica, dificultando a defesa do territorio, e comprometendo por consequencia a nossa autonomia*”⁶²³. Na verdade, é a partir desta altura que se generaliza a obrigatoriedade de os projectos definitivos das linhas-férreas passarem pelo crivo do ministério da guerra, no entanto, não foi por isso que Cáceres se deixou de se fazer, que a chegada a Valença se fez paralela à fronteira (não constando que o ministério da guerra tenha sido ouvido como sugeria a JCOPM) ou que a linha da Beira Alta se afastou da praça de Almeida para cruzar a fronteira em Vilar Formoso (embora fosse defensável por atravessar uma zona acidentada que obrigara à construção de muitas obras de arte)⁶²⁴. Poder-se-ia argumentar que o espectro da guerra se afastara ou que os caminhos-de-ferro já não eram um elemento fulcral da estratégia militar, mas não era isso que atestavam os conflitos russo-turco (1877-1878) ou anglo-boer (1880-1881)⁶²⁵.

Por isto, pelos sucessivos desleixos governamentais e por se se ter percebido que era um bom motivo para atacar o governo, a questão militar reforçou a sua presença no parlamento. Na maioria dos contratos seguintes, os diversos governos estipulavam que o ministério da guerra deveria ser ouvido quanto à directriz e demais características dos caminhos-de-ferro, mas o exemplo da linha da Beira e de Cáceres não dava grandes esperanças de que essa audição tivesse um resultado prático. Curiosamente, as hostilidades no parlamento começariam com uma via-férrea que não era nacional, mas que atravessava as míticas linhas de Torres e servia Lisboa.

⁶²¹ BREYNER, 1870.

⁶²² ROPM, t. 9 (1878), n.ºs 105-106: 419-423.

⁶²³ MACHADO, 1875: 69.

⁶²⁴ AHM. Carlos Roma do Bocage. Parecer em separado apresentado em sessão de 10 de Janeiro de 1881 e aditamento ao mesmo parecer apresentado em sessão de 21 de Janeiro de 1881. Div 3/20/25/29. Domingos Pinheiro Borges. [Exposição sobre os relatórios da maioria e minoria sobre o estudo militar do caminho-de-ferro de Lisboa a Pombal]. Div 3/20/25/29. AHMOP. JCOPM. Cx. 19 (1875-1876), parecer 6733 (5-8-1875). LARCHER, 1878a. MACHADO, 1879.

⁶²⁵ VEIGA, 1895.

Este caminho-de-ferro entre Lisboa e Pombal fora incluído pelos ministros regeneradores das obras públicas e fazenda (Lourenço de Carvalho e António de Serpa) no plano de rede que propuseram à câmara baixa em 1879 e já antes havia sido sugerido por outros engenheiros como Pezerat, Larcher, Correia Pais, Frederico Pimentel ou João Crisóstomo⁶²⁶. No ano seguinte, o governo progressista apresentava a mesma linha no parlamento, mas seria violentamente atacado precisamente pelo término que escolhera (Pombal). Os deputados (mesmo aqueles sem formação militar) não facilitaram na autorização de abertura de uma linha que alterava a zona defensiva de Lisboa. Nos pares eram mesmo apoiantes do governo (Costa Lobo (I), Ferrer, o conde de Castro ou os visconde de S. Januário e de Seabra, aos quais se juntavam os independentes Luís da Câmara Leme e Vaz Preto) que insistiam na necessidade de a comissão de guerra ser ouvida ainda antes da discussão do contrato propriamente dito⁶²⁷. As comissões militares ouvidas (onde o jogo da política desempenhou também o seu papel) não chegaram a um consenso, o que não surpreende pois tudo dependia da forma como a eventual invasão se processaria⁶²⁸. No final o projecto não seria discutido nos pares e para isto muito contribuiu o argumento marcial.

Quando os regeneradores regressaram ao poder, retomaram o projecto, alterando o entroncamento na linha do norte para Alfarelos e incluindo uma ligação à Figueira. Mais uma vez a discussão azedou, entre outros, por motivos militares. Qualquer argumentação era válida e tinha os seus prós e contras, dependendo dos pressupostos assumidos. Se o entroncamento em Pombal, por exemplo, nunca ficaria bem defendido, o entroncamento a norte do Mondego seria desastroso se caísse nas mãos do inimigo, que ficaria assim com uma linha para marchar sobre a capital evitando Coimbra. Por outro lado, o entroncamento em Pombal garantiria um reforço em duplicado a Coimbra, mas não permitia um auxílio mais a norte em caso de corte da via-férrea entre Porto e Lisboa ou em caso de tomada de Coimbra. O caminho-de-ferro do oeste acabaria por ser construído de acordo com a vontade regeneradora, servindo a Figueira e com entroncamento em Alfarelos.

Na década de 1880 grande parte da rede estava assente e foram surgindo relatórios do ponto da situação e pareceres para a sua melhoria. Em termos gerais, a avaliação que se fazia não era de todo positiva: na linha do norte, os declives acima dos 10 mm/m a partir do Entroncamento impediam a formação de grandes comboios militares; a linha do leste estava batida pela margem esquerda do

⁶²⁶ PEZERAT, 1867. Ver anexo 16 e mapas 30-30.

⁶²⁷ DCDPR, 30-4-1880: 495-501.

⁶²⁸ AHM. Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Relatório para o estudo militar do caminho de ferro de Lisboa ao Pombal, div. 3/20/25/29. Carlos Roma do Bocage. Parecer em separado apresentado em sessão de 10 de Janeiro de 1881 e aditamento ao mesmo parecer apresentado em sessão de 21 de Janeiro de 1881. Janeiro de 1881, div. 3/20/25/29. Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Exposição apresentada pela maioria sobre o estudo militar comparativo entre o caminho de ferro de Lisboa por Torres Vedras ao Pombal, e aquelle cujo traçado seguisse de Lisboa por Torres Vedras á Figueira, div. 3/20/25/29. Domingos Pinheiro Borges. [Exposição sobre os relatórios da maioria e minoria sobre o estudo militar do caminho-de-ferro de Lisboa a Pombal], div. 3/20/25/29. A LINHA FERREA... 1880: 4-14.

Tejo, a sua travessia do rio e o seu percurso até Elvas estavam completamente desprotegidos e na aproximação àquela cidade caminhava paralela à fronteira numa distância de 6 km; o ramal de Cáceres (que não tinha o menor acidente geográfico de protecção) desabrigara ainda mais o Alentejo; para alguns a Beira Alta estava também em condições de vulnerabilidade; e muitas pontes não permitiam o trânsito a pé ou em veículos. Para piorar as condições de defesa nacional, aceitou-se que duas linhas internacionais se bifurcassem em território espanhol, o que era altamente desaconselhado pelos militares quer no parlamento (o visconde de S. Januário, José Paulino, Sanches de Castro), quer fora dele⁶²⁹. No entanto, nem tudo era negativo: a linha do norte era importante por ligar as duas mais importantes cidades nacionais e servia e estava protegida por Tancos, Coimbra, Serra do Pilar e Aveiro; as linhas do sul e sueste tinham também relevo militar, muito embora a sua desconexão com Espanha e com Lisboa tornasse improvável o seu uso pelo invasor (o que não invalidava a criação de uma zona de segurança na península de Setúbal para impedir um bombardeamento a partir de Almada); a linha do Minho estava protegida em parte por Valença e impedia um desembarque pelo litoral, o mesmo fazendo a linha do oeste; esta, além disso, servia as linhas de defesa da capital de forma independente em relação à linha do norte, contava com uma boa ligação a Coimbra pela margem correcta, em termos militares, do rio, descongestionava Sta. Apolónia e encontrava-se sempre bem batida pelas defesas portuguesas (embora fosse útil que a ligação directa entre Coimbra e a Figueira fosse de fácil destruição)⁶³⁰.

As soluções que entretanto iam sendo apresentadas para melhorar este cenário eram variadas. Três reuniam maior unanimidade: a linha que circundava Lisboa, a ligação entre as redes de norte e sul e o caminho-de-ferro paralelo à fronteira pelo interior do país. Outras soluções menos valorizadas passavam por vias-férreas no oeste que seguissem paralelamente as linhas defensivas (de Santarém às Caldas ou Óbidos e Peniche ou de Alhandra a Torres Vedras), um caminho-de-ferro em Setúbal ligando a cidade ao Sado ou a linha litoral do Algarve⁶³¹. Da ligação interior de Bragança ao Tejo esperava-se que minorasse os efeitos negativos das vias-férreas de leste, Cáceres e Beira Alta (desde que se afastasse o mais possível do Tejo) e *tapasse* a zona central do país entre a Beira e

⁶²⁹ DCD, 12-5-1879: 1666. DDP, 17-6-1882: 891 e ss. AHD. Entroncamento da linha ferrea do Douro. Cx. 1036, mc. 5, ofs. de 8-12-1878 e 20-12-1878. AHMOP. JCOPM. Liv. 37 (1876), 4-3-1876.

⁶³⁰ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 8v e 11v e ss; Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Relatório para o estudo militar do caminho de ferro de Lisboa ao Pombal. Div 3/20/25/29; CDL. Considerações geraes sobre a defeza do paiz. 31 de Março de 1886. Div 3/01/21/14: 20; CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4; Domingos Pinheiro Borges. [Exposição sobre os relatórios da maioria e minoria sobre o estudo militar do caminho-de-ferro de Lisboa a Pombal]. Div 3/20/25/29; COSTA, 1878. PAIS, 1878b. PAIS, 1879. Ver mapa 30-37.

⁶³¹ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1. BRANDÃO, 1878b. SARMENTO, 1878.

o Alentejo, mais propícia a uma incursão externa⁶³². No entanto, nem todos os militares partilhavam desta visão. A CDL, por exemplo, não se mostrava totalmente convencida das vantagens que esta linha proporcionava e chegava a insinuar que a sua construção podia ser perniciososa para a defesa, por abrir um caminho na Beira Baixa e, mesmo no caso de sabotagem da via-férrea, facilitar a marcha a pé do inimigo⁶³³. Este parecer ocasionaria uma situação caricata no parlamento. Confrontado com esta conclusão pela boca do ministro Hintze Ribeiro, Vaz Preto explodiria com o notável *“amor e consideração que s. ex.^a tem por aquella provincia; é a unica que quer salvar da invasão estrangeira; as outras não se lhe importa, pois deseja que tenha caminhos de ferro, e sacrifica-as até propondo-os em duplicado [no oeste]!!! Quer que a Beira Baixa sómente seja o palladio das liberdades portuguesas, quer que ella desempenhe o nobre e grandioso papel das Asturias e, por isso, não acha conveniente que se faça ali nenhuma linha ferrea!! Creio que se, effectivamente, nós tivéssemos a infelicidade de uma invasão estrangeira e a Beira Baixa tivesse que representar o papel das Asturias hespanholas, ali se encontrariam nas escarpadas serras, nas suas alcantiladas penedias, em defeza da patria, todos aquelles em cujas veias corre ainda puro sangue portuguez; mas jamais lá se descobriria um só dos que querem fazer e subsidiar caminhos de ferro no territorio espanhol [as linhas de Salamanca]!”*⁶³⁴. A linha da Beira Baixa acabaria por ser construída como parte da via interior paralela à fronteira, mas a sua execução deixou muito a desejar: a sua directriz estrategicamente era nefasta, não se afastava o suficiente do Tejo e não estava a salvo na posição de Ródão. Para Folque a sua mera existência tinha facilitado a invasão⁶³⁵.

Em 1886 continuava a ser difícil antecipar os movimentos inimigos e a estratégia de defesa do reino não se alterara. A zona mais provável de invasão seria a compreendida entre o Douro e Elvas, pelo que o ideal era regressar ao básico e à tática de defesa barricada de Lisboa (embora não se devesse descurar uma resistência mais activa) com postos avançados na Guarda, Celorico, Coimbra, Buçaco, serra de Ossa (entre Estremoz e Redondo) e sobretudo Tancos. À volta da capital, as linhas que serviam a sua defesa prestar-lhe-iam um enorme serviço. Quanto ao Porto, uma conveniente

⁶³² AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 14 e ss; Carlos Roma do Bocage. Parecer em separado apresentado em sessão de 10 de Janeiro de 1881 e aditamento ao mesmo parecer apresentado em sessão de 21 de Janeiro de 1881. Div 3/20/25/29; Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Exposição apresentada pela maioria sobre o estudo militar comparativo entre o caminho de ferro de Lisboa por Torres Vedras ao Pombal, e aquelle cujo traçado seguisse de Lisboa por Torres Vedras á Figueira. Div 3/20/25/29; Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Relatório para o estudo militar do caminho de ferro de Lisboa ao Pombal. Div 3/20/25/29. AHMOP. JCOPM. Cx. 25 (1883), parecer 10307 (9-1-1883). BRANDÃO, 1878b. PAIS, 1878b. PAIS, 1882: 91 e ss. SARMENTO, 1878.

⁶³³ AHM. CDL. Parecer sobre o caminho de ferro da Beira Baixa debaixo do ponto de vista da sua influencia sobre a defesa de Lisboa. Sem data. Div 3/20/38/1

⁶³⁴ DCDPR, 12-4-1882: 344.

⁶³⁵ AHM. FVPJC. Reconhecimento da Linha da Beira Baixa. 1901. FP 25/3/306/5. Ministério da Guerra. Estado Maior do Exército. Tenente Abel dos Anjos Rocha. Construções e modificações que sob o ponto de vista estratégico convem introduzir na rede geral dos caminhos de ferro. 1938. Div 3/20/38/52. FOLQUE, 1899b.

defesa das linhas do Minho e Douro seria suficiente para sustentar qualquer investida, que de resto seria pouco provável.⁶³⁶

A par do que ficou dito nos parágrafos anteriores, um outro aspecto chamou a atenção dos militares portugueses após a retumbante vitória dos prussianos sobre os franceses: o saber utilizar a rede férrea nacional através da criação de regulamentos e de tropas especializadas no uso da ferrovia como máquina de guerra. Depois dos anos 1870, segundo Fernando Pimentel (o grande mentor desta reforma em Portugal), Alemanha, França, Áustria, Rússia, Espanha, Itália, Bélgica e Inglaterra tinham caminhado nessa direcção e procurado aperfeiçoar a relação entre guerra e caminhos-de-ferro, dotando os exércitos do material necessário à sua prática, colocando oficiais nas direcções das companhias ferroviárias, construindo linhas exclusivamente militares e criando corpos especialistas no uso e destruição de vias-férreas (excepto a Bélgica que não criou nenhuma secção de tropas especializadas em transporte ferroviário⁶³⁷).

Em Portugal, em 1884 toma-se uma primeira medida neste sentido, através da reforma do exército, que atribuiu à arma de engenharia responsabilidades sobre a edificação, reparação e destruição em campanha de vias de comunicação (capítulo V)⁶³⁸. Em 1886, várias medidas são tomadas. O alvará que concede à CRCFP a linha de cintura (de 7-7-1886) colocava-lhe várias obrigações de cariz militar, além das costumeiras reduções no transporte de material e pessoal do exército: a facilitação do uso da via à companhia militar dos caminhos-de-ferro para treino; a admissão para escola prática do pessoal dessa companhia militar, bem como o seu pagamento a partir do momento em que alcançassem conhecimentos suficientes para tal; a entrega da exploração da linha à companhia militar assim que esta estivesse habilitada. No ano seguinte a concessão das linhas urbana e marginal impôs iguais obrigações. A CRCFP teria de admitir pessoal para treino e entregar a exploração da secção entre Sta. Apolónia e Caxias, assim que os militares fossem considerados capazes para tal tarefa. Pedia-se à CRCFP “*auxiliar com o seu patriotismo, no que não lhe cause prejuízo e offensa dos legitimos interesses, as instituições tendentes a assegurar as melhores condições defensivas do paiz*”⁶³⁹. Ainda em 1886 era concedido um parque à companhia militar dos caminhos-de-ferro para que esta pudesse desenvolver as suas competências⁶⁴⁰. No final deste ano (18-11-1886) publicava-se ainda o regulamento para uso militar dos caminhos-de-ferro. Entre outras, obrigava os ministérios da guerra e obras públicas a enviar para as linhas do estado ou privadas um certo número de praças da companhia dos caminhos-de-ferro do regimento de engenharia para praticar a construção,

⁶³⁶ AHM. António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1; CDL. Considerações geraes sobre a defeza do paiz. 31 de Março de 1886. Div 3/01/21/14: 1-3.

⁶³⁷ PIMENTEL, 1886. PIMENTEL, 1894. GCF, a. 28, n.º 652 (16-2-1915): 53-54. HERTEN et al., 2001: 136-137.

⁶³⁸ COLP, 1884: 444.

⁶³⁹ COLP, 1887: 181.

⁶⁴⁰ PIMENTEL, 1886.

reparação e exploração de vias-férreas, definindo determinados critérios de selecção (saber ler, escrever e contar e possuir experiência de serralharia ou ferraria) e disposições típicas da hierarquia militar⁶⁴¹. Finalmente se respondia à precisão de se dar treino em tempos de paz a homens destinados a executar serviços ferroviários em tempos de guerra, que o pessoal civil não estava habilitado a fazer. Dois anos depois, por decreto de 7-3-1888 e por se entender “*da mais alta conveniencia o estudo de todas as vias de comunicação e em especial das linhas ferreas, cujo traçado e aproveitamento influe de uma maneira decisiva no resultado das campanhas*” é criada a CSG. Tinha como função, entre outras, preparar durante a paz os regulamentos e medidas para aproveitar os caminhos-de-ferro em guerra de modo a tirar o máximo proveito das linhas. Possuía uma secção unicamente dedicada às comunicações, onde se juntariam não só autoridades militares, mas também representantes das companhias ferroviárias cujas linhas fossem de relevo para a defesa. Nas suas funções incluía-se a apreciação dos caminhos-de-ferro do ponto de vista militar em termos de traçado, condições de tracção, estações, etc.; a elaboração de regulamentos e convenções a fazer com as companhias ferroviárias; e a organização militar dos caminhos-de-ferro e o emprego do telégrafo civil em campanha⁶⁴².

Para lá destas regras, a única intervenção do estado era ao nível de obrigar as companhias a facilitar o transporte de material e pessoal de guerra em serviço. Em 1889, essa isenção é alargada ao transporte em lazer, aos militares não-oficiais e aos oficiais da marinha. Pretendia-se fomentar as viagens dos soldados pelo país para que o pudessem conhecer melhor e avaliar o seu potencial defensivo, facilitar as visitas às suas terras de naturalidade e para os casos dos marinheiros difundir entre a população informações sobre as colónias nacionais (portaria de 6-3-1889 e decretos de 24-4-1889 e 9-5-1889)⁶⁴³.

Apesar destas medidas, a contestação à vertente militar das linhas foi uma constante. Por muitos decretos que se aprovassem, a rede não se alteraria e os seus defeitos defensivos não se apagariam como que por magia. Por outro lado, era sempre um óptimo argumento para atacar o governo. A linha de Cascais serviu esse mesmo propósito. O contrato para esta via foi muito atacado no parlamento precisamente pelos receios estratégicos que inspirava. No entanto, não só esta opinião não era unânime, como a linha, pela sua extensão, era inócua do ponto de vista militar, pois um caminho-de-ferro só compensava se servisse grandes distâncias; caso contrário, valia mais percorrer a distância a pé, dado o tempo que se demorava a embarcar e a desembarcar tropas, cavalos e mate-

⁶⁴¹ COE, 1886: 831-836. COLP, 1886: 347-349. FERREIRA, 1886.

⁶⁴² COLP, 1888: 100-101.

⁶⁴³ FINO, 1883-1903, vol. 3: 34-35 e 37-39.

rial⁶⁴⁴. Um ano depois discutia-se a linha litoral do Algarve. Estrategicamente, uma invasão pelo extremo sul do reino era mais que improvável, mas isto não impediu o *advogado* Hintze Ribeiro de invocar as insuficiências militares do caminho-de-ferro para censurar a medida progressista⁶⁴⁵. Mas quando os regeneradores invocavam este argumento, os progressistas lembravam erros maiores dos seus opositores como o ramal de Cáceres (negociado quando Fontes estava no poder) ou a linha do leste⁶⁴⁶. O uso eminentemente político da questão militar nos caminhos-de-ferro durante o debate parlamentar fica também bem demonstrado pelo facto de os tribunos não recearem falar publicamente das formas de invasão de Portugal. Em muitas discussões, enumeravam-se pontos fracos, melhores vectores de ofensiva e estratégias a tomar pelo inimigo, que depois eram transcritos e divulgados através dos diários das câmaras.

Os militares (sobretudo os que não eram da arma de engenharia) não rejeitavam a discussão, pois era uma forma de mostrarem o seu valor no que respeitava a caminhos-de-ferro. No entanto, era difícil chegar a acordo total quanto às regras gerais de defesa. Tudo dependia da invasão, que por sua vez dependia da forma como a rede fosse construída⁶⁴⁷. O CGOP(M) e sobretudo a JCOPM podiam ter desempenhado um papel conciliador nesta matéria, mas, por um lado, nem na apreciação de obras públicas *civis* cumpriam tal tarefa; por outro, estes corpos consultivos raramente opinavam sobre questões do foro militar, muito embora estivessem para tal habilitados, pois a maioria dos seus membros tinha formação marcial (na melhor das hipóteses passavam a responsabilidade para o ministério da guerra). Isto apenas baralhava mais a questão, pois algumas vezes o silêncio daqueles órgãos de consulta foi interpretado como concordância em relação ao projecto discutido.

Quando em 1898-1899 se iniciou o processo de complemento da rede nacional, a lei postulava claramente a necessidade de se ouvirem as instâncias militares antes de se decretar qualquer linha, embora nesta altura os receios já não fossem tão grandes, uma vez que as linhas internacionais já não faziam parte dos objectivos da política ferroviária. Apesar disto, os engenheiros que delinearam a rede tiveram esta preocupação em conta, advertindo para a necessidade de a sul do Tejo não se abrirem mais linhas internacionais e de se fazer a ligação entre as redes a norte e sul daquele rio o mais afastado possível da fronteira⁶⁴⁸. Em todo o caso, apesar dos receios demonstrados por parte de alguns militares, a rede seria construída sem os ter em grande consideração, achando alguns que

⁶⁴⁴ AHM. Div 3/5/9/36/58; FVPJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5; Francisco Maria Godinho. Utilidade das marchas em caminho de ferro, vantagens geraes e especiaes e sua applicação aos usos da guerra. 13 de Fevereiro de 1894. ARMAND, 1963: 68.

⁶⁴⁵ DDP, 6-4-1888 e 23-4-1888: 521 e 630-632.

⁶⁴⁶ DDP, 23-4-1888: 614-616.

⁶⁴⁷ FOLQUE, 1899a. FOLQUE, 1899b. SOUSA, 1899a. SOUSA, 1899b.

⁶⁴⁸ PORTUGAL, 1899b.

as condições estratégicas nunca foram atendidas no traçado de muitas linhas, casos havendo em que mais pareciam beneficiar o inimigo⁶⁴⁹.

5.7 | ALTERNATIVAS DE VIAÇÃO ACELERADA

No início da regeneração, perante os receios de alguns face ao avultado investimento que se pretendia fazer para construir caminhos-de-ferro em Portugal, Fontes retorquia: “*o illustre Deputado [Carlos Bento] contenta-se com um caminho-de-ferro; a mim custa-me a contentar com dois; tenho pena de não cortar o meu Paiz de vias de comunicação dessa natureza*”⁶⁵⁰. Com o passar do tempo, foi-se percebendo que esse desejo era de difícil realização sem uma alteração das condições técnicas das estradas de ferro. Dentro das cidades seria difícil abrir vias-férreas em leito próprio e nas zonas mais montanhosas do país, das quais não se esperava um grande movimento de mercadorias e passageiros, o investimento em caminho-de-ferro convencionais (de via larga) não compensaria. Foram assim surgindo novos focos de debate com o intuito de levar a facilidade de transporte e comunicação a todo o país.

5.7.1 | OS AMERICANOS

Uma das primeiras opções para atingir este objectivo foi... a estrada. Já vimos como em 1854 o sistema geral de comunicações do reino lhe atribuía o papel de ligar à rede geral de transportes as zonas onde caminhos-de-ferro, rios e canais não chegavam. Contudo, esta preferência era de qualidade secundária. Por esta altura, José Estêvão sugeria que as estradas fossem construídas de modo a poderem mais tarde suportar carris, poupando as finanças públicas e beneficiando o país⁶⁵¹. É neste contexto que em 1856 Luís Vicente d’Afonseca e o conde de Courson apresentam ao governo uma proposta para, sem qualquer tipo de apoio estatal, construir vias-férreas *à americana*, também denominadas de *tramways* (carris assentes na estrada, sem saliência ou depressão, e não em leito próprio, com tracção animal), ligando vários pontos do país. A ser executado, o projecto resolvia vários problemas: desenvolvia a locomoção em zonas que só tardiamente seriam servidas de caminhos-de-ferro em leito próprio, desonerava o estado da construção e conservação de algumas estradas, servia os centros das grandes cidades, alimentaria os caminhos-de-ferro com tracção a vapor que se iam construindo e tornava desnecessárias algumas vias-férreas em cama própria. Perante tamanhas perspectivas e sem quaisquer obrigações por parte do tesouro, o CGOPM recomenda a

⁶⁴⁹ ESTEVES, 1925.

⁶⁵⁰ DCD, 25-2-1854: 191.

⁶⁵¹ PEREIRA, 2008: 144.

sua aceitação. O contrato que entretanto é proposto merece alguma desconfiança por parte daquele órgão consultivo, mas não impede a sua assinatura em 5-12-1857 e aprovação por decreto governamental da mesma data. Infelizmente as suspeitas do CGOPM confirmaram-se e os concessionários não conseguiram fazer nada do que se propunham (não constituíram uma sociedade no prazo de seis meses nem efectuaram o depósito de caução), até que por decreto de 29-9-1858 o contrato é revogado⁶⁵². Provavelmente, a intenção daqueles dois homens seria vender a concessão a algum investidor. Como não conseguissem, o seu irrealista projecto acabaria por soçobrar.

Não foi por isto que os *tramways* deixaram de ser vistos como uma alternativa viável. O facto de poderem chegar onde o caminho-de-ferro em princípio não chegaria, graças à menor exigência em termos de condições de tracção (a JCOPM concluiria que declives de 30 mm/m eram aceitáveis e que as curvas podiam ser muito apertadas⁶⁵³), o baixo custo do estabelecimento inicial (em virtude de o leito – a estrada – ser de preparação mais barata) que poderia atrair a atenção dos investidores e desonerar o erário público, a possibilidade de fixação populacional fora dos centros das cidades e a sua aplicação a minas eram vantagens que diminuía o alcance dos seus aspectos negativos (ameaça à segurança e livre circulação dos restantes utilizadores da estrada e desgaste da rodovia).

Ainda em 1856 Luís Teixeira de Sampaio, Duarte Medlicot, Jorge Croft, o conde de Farrobo e Thomas Rumball propõem ao governo a construção de um americano entre S. Martinho do Porto e o previsto caminho-de-ferro do norte, passando pelo pinhal de Leiria, pela fábrica de vidros da Marinha Grande e pela cidade do Lis. O governo preferiria construir um caminho de madeira (mas preparado para receber carris de ferro e locomotivas a vapor) entre o porto de S. Martinho e o pinhal de Leiria sem autorização legislativa mas com o beneplácito do CGOPM. Ao tempo, o deputado Jerónimo José de Melo via neste tipo de caminhos-de-ferro o futuro da viação férrea em Portugal, prevendo que ligações deste género entre todas as capitais de distrito⁶⁵⁴.

Nos anos seguintes, o entusiasmo daquele parlamentar contagiou-se a vários empresários, sendo muitas as propostas apresentadas, embora poucas fossem as efectivamente realizadas. Bastantes foram os pedidos para construir americanos de serviço a explorações mineiras, como as minas de S. Domingos (de Diogo Mason), do cabo Mondego (da companhia com o mesmo nome), de Rates (não atribuída) ou do Braçal (de Mathias Feuerheed Sénior)⁶⁵⁵.

Embora o CGOP reconhecesse as vantagens dos *tramways*, mostrava-se tímido a fomentar a sua generalização, pois não se esforçou por preparar as estradas para os receber. Numa consulta de Abril de 1862 apenas sugere uma largura de 5 m (incluindo 1,5 m para bermas) para as rodovias

⁶⁵² BMOP, 1858, n.º 1: 96-103. COLP, 1857: 483 e ss.; 1858: 380-381.

⁶⁵³ AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 280-299; liv. 32-A (1871): 1-8v.

⁶⁵⁴ BMOP, 1857, n.º 4: 331-333. PEREIRA, 2008: 123-124.

⁶⁵⁵ VITORINO, 2002: 15 e ss. Ver anexo 28.

municipais, o que era pouco⁶⁵⁶. Se nestas estradas fosse construído um americano, este dificultaria o tráfego ordinário a não ser que aquelas fossem alargadas propositadamente, o que teria de ficar sempre a cargo do estado para manter rentável o investimento privado no *tramway*. A lei de 15-7-1862 e o decreto de 31-12-1864 fixariam a largura das estradas reais e distritais entre 6 e 8 m e a das estradas municipais em 4 m. No entanto, em 1867, já se admitia uma largura máxima de 6,6 m para as estradas distritais, pelo que em 1868 se temiam os inconvenientes que os americanos podiam trazer às vias por estas só terem sido pensadas para a viação ordinária e serem demasiado curtas⁶⁵⁷. Por seu lado, o governo também não era lesto a beneficiar fiscalmente estes investimentos, pois só no início da década de 1870 resolve intervir neste sentido e a ter um maior cuidado na construção rodoviária, prevendo-se a sua utilização como leito de caminhos-de-ferro de segunda ordem⁶⁵⁸. Esta tibieza não se ficava a dever a irresponsabilidade ou falta de visão de longo prazo, mas à convicção segundo a qual “*em face dos grandes progressos introduzidos na construção das machinas locomotivas, e das grandes rampas que ellas vencem nos caminhos de ferro, os tramways perdêram muita da sua primitiva utilidade*”⁶⁵⁹.

Em virtude desta descrença no *tramway*, até 1870 não surgem mais propostas para a sua construção (à excepção do *larmanjat*, que era uma estrada de ferro que assentava também directamente sobre a estrada). Ultrapassada a crise que manietara o investimento, começaram a aparecer mais interessados na construção deste tipo de vias-férreas e em finais daquele ano é apresentada ao parlamento uma proposta de lei para generalizar a isenção alfandegária à construção de americanos, após o barão da Trovisqueira (um pioneiro do sector) solicitar esse benefício para o seu caminho-de-ferro entre o Porto e Matosinhos pela Foz (concedido por decreto de 25-8-1870)⁶⁶⁰. Todos os oradores da câmara baixa aprovavam a ideia e davam o seu apoio aos *tramways*, desde logo por oferecerem a vantagem de “*curar-nos da mania de fazermos caminhos de ferro por toda a parte (...) e que nos custam muito caros*”⁶⁶¹. No entanto, os pares forçaram a limitação da isenção alfandegária a casos concretos. Dois anos depois, já com os regeneradores de volta ao poder, o auxílio seria bem mais pronunciado, atribuindo à construção destas linhas facilidades na expropriação para alargamento das estradas onde fossem assentes (lei de 11-5-1872)⁶⁶².

A JCOPM, por esta altura, voltava-se novamente para os *tramways*, aconselhando-os sobretudo em zonas cujo movimento seria perfeitamente servido pela tracção animal e lamentando o facto de não se ter dado às estradas largura suficiente para os assentar. Nas suas consultas mostrava-se rela-

⁶⁵⁶ FINO, 1876: 132-133.

⁶⁵⁷ AHMOP. COPM. Liv. 13 (1862): 235-248; liv. 27 (1868): 149v-153v. COLP, 1862: 207-210. FINO, 1876: 166.

⁶⁵⁸ AHMOP. JCOPM. Liv. 32-A (1871): 10-15v.

⁶⁵⁹ AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 308.

⁶⁶⁰ COLP, 1870: 482. ALVES, 2001: 8-9. SALGUEIRO, 1987: 127-129

⁶⁶¹ DCD, 20-12-1870: 616 (Teixeira de Vasconcelos).

⁶⁶² COLP, 1872: 56.

tivamente pouco exigente em relação às propostas que eram apresentadas, procurando não levantar obstáculos à sua execução. No entanto, isto não quer dizer que o corpo técnico do ministério não apontasse falhas aos projectos nem fizesse determinadas exigências como: justificar o assentamento destas vias (uma vez que a elas estava associada a figura da expropriação por utilidade pública); não prejudicar outras linhas-férreas próximas; e aferir se o movimento que se pretendia favorecer não seria mais bem servido por um caminho-de-ferro económico. Prevendo este último cenário, aconselhava que as condições de construção permitissem a aplicação do vapor num futuro próximo e que a sua bitola fosse igual à dos caminhos-de-ferro ordinários para com eles formar um todo homogéneo⁶⁶³. Com o passar do tempo, o desenvolvimento da viação acelerada ordinária foi acompanhada por um avolumar de pedidos de concessões de *tramways* (entre 1870 e 1892 surgem dezenas de propostas) e a JCOPM desenvolve outra preocupação: a proliferação indiscriminada de americanos poderia estimular a especulação e conduzir a uma concorrência prejudicial à manutenção do serviço nas vias-férreas de leito próprio. A solução seria, como vimos, elaborar e aprovar por lei um plano de rede que incluísse todos os caminhos-de-ferro de todas as ordens (desde as vias internacionais aos americanos)⁶⁶⁴.

Em termos técnicos, a evolução deste tipo de viação fez-se no sentido de paulatinamente se passar a aplicar o vapor na tracção das composições, sobretudo nas propostas que chegaram ao ministério a partir da segunda metade da década de 1880. Inicialmente o entendimento da JCOPM era claro: americanos aplicavam necessariamente tracção animal; para tracção a vapor era obrigatório assentar-se um leito exclusivo. Quando em 1872 Gattai requer a aplicação do vapor nos *seus* americanos no Minho, a JCOPM aponta isto mesmo e a solução passou por nova concessão⁶⁶⁵. Com o passar dos anos a hipótese da tracção a motor mecânico foi sendo admitida, mas de qualquer modo, a JCOPM mostrava longe de ser uma incondicional adepta, levantando várias questões sobre a segurança, justificação, exequibilidade e pertinência da medida. Em 1876, como vimos, Maximiliano Schreck iniciou algumas experiências numa linha americana do vale do Corgo. O comboio conseguiu vencer declives de 50 mm/m e curvas de 25 m de raio a uma velocidade de 10 km/h, verificando-se um descarrilamento mas por erro de construção. A máquina não assustou os animais e à descida o freio funcionou bem. O engenheiro fiscal recomendava o uso da locomotiva em toda a linha desde que a velocidade não ultrapassasse os 8 km/h. Mesmo assim a JCOPM não se deixou convencer pelo valor da locomotiva e recusou abrir um precedente que poderia generalizar o vapor

⁶⁶³ AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 141v-157 e 182-184; liv. 32-A (1871): 8v-9v.

⁶⁶⁴ AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 147-149; cx. 19 (1875-1876), parecer 6796 (2-10-1875). CNDF. Caminhos de Ferro do Estado. Construção. Cx. 23 (1805), Proc. 6, pst. 32. Caminho de ferro americano de Braga. Caminhos americanos cuja concessão era sollicitada do Governo. Ver anexo 28.

⁶⁶⁵ AHMOP. JCOPM. Liv. 33 (1872): 120v-122.

nos *tramways* sem existir um regulamento específico para este tipo de transporte⁶⁶⁶. Ao longo dos tempos, os pedidos de uso de tracção mecânica em vias americanas sucediam-se, mas a JCOPM mantinha-se inflexível na sua concessão (o espaço de tempo que mediava a apresentação da proposta ou do estudo e o parecer final era sempre muito alargado e quando este surgia amiúde requisitava novos dados, perante os protestos dos interessados) e, neste aspecto, o governo seguiu quase sempre o seu conselho. Eram vários os óbices levantados pela JCOPM aos projectos: estrada ou traçado inadequados, falta de informações no projecto apresentado (tipo de tracção, documentação vária), necessidade de se abrir concurso público, perigo para a segurança pública e do trânsito ordinário, inconveniência de determinados americanos para os interesses das linhas públicas, prazos de concessão solicitados demasiado elevados, pontes inadequadas para receber este tipo de viação, falta de gado na região para puxar as composições, conveniência de se optar pelo leito próprio, possibilidade de lesar os direitos das companhias já existentes, etc.... Curiosamente, a JCOPM nunca se pronunciou contra a falta de uniformidade da dimensão das bitolas. Em todas aquelas propostas, a distância entre carris oscilava entre os 60 e os 90 cm e houve um caso caricato: no Porto a bitola dos americanos era de 1,44 m, mas as concessões feitas em Gaia estipulavam uma medida de 90 cm, apesar de as duas cidades se ligarem através da ponte Luís I⁶⁶⁷.

Em 1886 o governo resolveu incentivar o assentamento de *tramways* através de medidas legislativas. Em Julho daquele ano o novo código administrativo (no seu art.º 117.º, n.º 4) atribuía às câmaras municipais a autoridade para conceder este tipo de via-férrea nos terrenos que lhes pertencessem. A medida não era uma novidade, apenas alargando o que se estipulara nos anos 1870 (as portarias de 31-12-1872, 16-9-1874, 28-1-1875 e 16-5-1879 colocavam os americanos assentes sobre estradas municipais sob a incumbência do poder distrital e municipal⁶⁶⁸). Em 1887 o executivo tomava nova medida permitindo a substituição de estradas por vias-férreas em caso de interesse dos empreiteiros das rodovias⁶⁶⁹. Estas medidas fizeram disparar o número de pedidos. No período entre 1880 e Julho de 1886 registaram-se cinco requerimentos para americanos. Depois, e até 1892, 35. Nestes contam-se algumas vias do tipo *decauville* (bitola de 60 cm), sistema inventado e apresentado por um francês do mesmo nome na exposição mundial de Paris, que usava locomotivas especiais (*mallet*) e que oferecia a vantagem de uma construção muito rápida, de vencer declives pronunciados e de permitir o uso de vários tipos de tracção (vapor, ar comprimido, ar quente e electricidade)⁶⁷⁰. O que se manteve foi a intransigência da JCOPM (e depois do CSOPM), que apenas deu o seu aval positivo a alguns deles, um dos quais o *tramway* a vapor entre Alcobaça e a Nazaré

⁶⁶⁶ AHMOP. JCOPM. Cx 20 (1876-1877), parecer 7637 (27-12-1877).

⁶⁶⁷ AHMOP. CSOPM. Cx. 42 (1894-1895), parecer 24691 (10-1-1895).

⁶⁶⁸ FINO, 1881: 51-52. FINO, 1883-1903, vol. 1: 246-248, 253-254, 256-257.

⁶⁶⁹ COLP, 1886: 377; 1887: 309-310.

⁶⁷⁰ GCF, a. 1 (1889), n.º 21 (16-1-1889): 330.

(alvará de 15-1-1891), que se tornou aliás um modelo para outras vias da mesma espécie, e aquele entre Golegã, Alcanena e Torres Novas (inaugurado em Fevereiro de 1893)⁶⁷¹.

A iniciativa neste campo da viação acelerada podia ter esmorecido com a crise da década de 1890 e com a desilusão com o americano da Golegã a Torres Novas, que cinco meses após a sua inauguração suspendia a exploração, em virtude das suas condições de tracção serem demasiado restritivas (declives de 50 mm/m). Para o engenheiro Xavier Cordeiro os americanos só deveriam ser construídos em estradas com declives até 30 mm/m, caso contrário “*é de toda a prudencia deixar continuar as carroças e os carros de bois a fazerem pacificamente os transportes*”. O problema era que nas estradas portuguesas, os declives de 50 e 60 mm/m eram frequentes e permitidos pelo decreto de 31-12-1864, o que limitava desde logo a aposta naquele tipo de viação férrea. A falta de conhecimento, a falta de visão, mas também a falta de dinheiro (na construção de estradas reais e distritais dever-se-ia “*procurar reduzir as despesas de construcção ao minimo, tendo especial cuidado em evitar obras de arte despendiosas, ou quaesquer outras pouco em harmonia com os recursos das localidades*”) tinham feito com que a rede rodoviária portuguesa não fosse a mais indicada para receber americanos⁶⁷².

No entanto as iniciativas não se deixaram abalar e entre 1893 e 1899 mais 28 propostas são apresentadas ao governo. Uma delas, da autoria de Hippolite de Baère previa mesmo a construção de uma grande rede de 75 cm de bitola com mais de 700 km de extensão, onde se combinavam americanos com vias em leito próprio, mediante uma garantia de juro de 5,5% sobre um capital de 10 contos/km⁶⁷³. Surgem também por esta altura projectos prevendo o uso da electricidade (já aplicada nos americanos de Lisboa e Porto em 1897 e 1898 e pensada para a linha do Vouga) e de combustíveis líquidos na tracção. A tracção animal começava a ser posta em causa, quer do ponto de vista económico, quer do ponto de vista civilizacional, pois alguns autores consideravam bárbaro explorar os animais daquela forma⁶⁷⁴. Em todo o caso, poucos foram os efectivamente concedidos e ainda menos os realizados. A má experiência do americano da Golegã amedrontou ainda mais os engenheiros no ministério das obras públicas e desiludiu os parlamentares: quando em 1898 se discutia nos pares um projecto para conceder uma isenção de direitos de importação a um empreendimento daquele género, Hintze Ribeiro sugeriu que não se trouxessem mais projectos daquela índole à câmara antes de se discutirem os diplomas *verdadeiramente* importantes⁶⁷⁵.

⁶⁷¹ DAVIES, 1998.

⁶⁷² CORDEIRO, 1893b: 226. FINO, 1876: 220. Ver também FINO, 1876: 166. FINO, 1883-1903, vol. 3: 176-177. GCF, a. 5, n.º 123 (1-2-1893): 40; n.º 134 (16-7-1893): 218.

⁶⁷³ AHMOP. CSOPM. Cx 40 (1893), parecer 22835 (22-5-1893). GCF, a. 5, n.º 137 (1-9-1893): 267.

⁶⁷⁴ HERRMAN, 1889.

⁶⁷⁵ AHMOP. CSOPM. Cx. 40 (1894), parecer 23582 (8-2-1894). DCDPR, 3-6-1898: 381. FINO, 1883-1903, vol. 3: 377-378, 387-388 e 445-446. Ver anexo 28.

5.7.2 | A VIA DE BITOLA REDUZIDA (OU ESTREITA)

Os americanos não eram a alternativa que agregava maior predilecção entre os engenheiros e políticos portugueses, que preferiam os caminhos-de-ferro em leito próprio com bitola reduzida em relação aos 1,67 m da praxe (via larga). Em Portugal, como vimos, as estradas nacionais não ofereciam as óptimas condições para receber carris (em virtude da sua estreiteza, exagero de declives e modéstia de raios de curva), além de que os *tramways* tinham, pela sua própria natureza, uma limitada capacidade de transporte e do ponto de vista político não eram tão impressionantes como um caminho-de-ferro em leito próprio⁶⁷⁶.

A via reduzida era uma outra forma de levar os benefícios da viação acelerada aos locais onde a via larga em teoria não chegava (ou “*cuando la construcción de los de vía ancha deja de ofrecer perspectivas de ser un negocio*”⁶⁷⁷), por se prestar a ultrapassar geografias difíceis ao permitir uma maior adaptação ao terreno, flexibilizar os declives e os raios de curva, admitir material motor e móvel mais curto e ligeiro e possibilitar o emprego de um carril mais leve sobre uma infra-estrutura menos profunda, do que resultava uma redução das despesas de instalação (o que levou a apelidar estes caminhos-de-ferro de *económicos*)⁶⁷⁸. Superava os americanos por aplicar exclusivamente a tracção a vapor e consequentemente poder carregar mais mercadorias e passageiros; ficava aquém da via larga em termos de velocidade, capacidade de transporte e necessidade de baldeação e de maiores cuidados na exploração e serviço, mas estas perdas eram compensadas com o menor custo de primeiro estabelecimento e com o facto de se destinar a servir regiões onde as necessidades de transporte e de altas velocidades não fossem tão grandes⁶⁷⁹.

A poupança na aplicação destes caminhos-de-ferro *económicos* não derivava propriamente da redução da bitola (uma menor bitola implicava travessas, obras de arte, trincheiras e aterros mais curtos, já para não falar no emprego de carris mais leves), mas sim de se poder adaptar o traçado ao terreno sem perda substancial de capacidade de tracção, pois entendia-se que “*curvas de 300 metros de raio para a largura de via de 1,68 (sic) podem considerar-se equivalentes às curvas de 260 metros de raio para largura de via de 1,45 (sic) ou às curvas de ainda menos de 180 metros de raio, para os caminhos de ferro de via reduzida*”⁶⁸⁰. A via estreita permitia assim a construção de trainéis mais inclinados e curvas mais apertadas e com isto diminuía a necessidade de edificar obras de arte (Xavier Cordeiro computava em 36% a poupança em relação à via larga, coeficiente que

⁶⁷⁶ CORDEIRO, 1879. CORDEIRO, 1893b.

⁶⁷⁷ WAIS, 1974: 505.

⁶⁷⁸ BRANDÃO, 1879a. MACHADO, 1864. PERDONNET, 1865: 2. ARMAND, 1963: 62-65. ASSENTIZ, 1910. CASARES ALONSO, 1973: 208-210. NÁRDIZ ORTIZ, 1996: 69-70. SANTOS, 2011a: 55.

⁶⁷⁹ SANTOS, 1889. MUÑOZ RUBIO, 2005: 1-2. ASSENTIZ, 1910. ROSÁRIO, 1959.

⁶⁸⁰ AHMOP. JCOPM. Cx. 18, parecer 6418 (7-1-1875): 26. Ver também liv. 37-A, parecer de 26-12-1876. [SOUSA], 1875.

tendia a aumentar à medida que os terrenos se tornavam mais acidentados), de tal modo que em Portugal até seria regulamentado pelo preceituado para a abertura de estradas (portaria de 24-4-1860)⁶⁸¹. A economia prolongava-se depois à exploração, graças ao menor peso dos vagões, à diminuição do peso morto (por permitir comboios mais pequenos que em via larga) e à menor resistência à tracção (que acarretava uma diminuição do custo de manutenção), que compensava o problema da baldeação (que de qualquer modo podia também ser uma necessidade em vias de bitola igual)⁶⁸². Em contrapartida, os declives acentuados provocariam um maior consumo de combustível e uma menor velocidade. Tudo dependia das necessidades e características das regiões que se queriam servir. À partida, a via estreita seria a opção óbvia nas seguintes circunstâncias: linhas desligadas da rede geral ou que a ela se comunicassem somente por uma das suas extremidades (em caso de ligação entre duas linhas de via larga, esta devia ser também a empregue no novo caminho-de-ferro); vias que atravessassem um terreno acidentado e servissem um tráfego restrito; caminhos-de-ferro em que as rampas se inclinassem no sentido do principal movimento; situações em que o trânsito de passageiros predominasse; ou no caso de as mercadorias serem de fácil baldeação. No entanto, mesmo nestas circunstâncias podia ser admissível a escolha da via larga, que também podia ser assente de forma *económica*. Tudo dependia dos estudos, que, para Xavier Cordeiro, eram a maior economia que se podia fazer⁶⁸³.

A preocupação em levar a viação acelerada a zonas montanhosas manifestou-se bastante cedo fora de Portugal ao mesmo tempo que as condicionantes que impunham a bitola larga iam sendo ultrapassadas. A Noruega foi a primeira nação a fazê-lo aplicando uma bitola de 1,067 m aos seus caminhos-de-ferro. Na Bélgica a primeira concessão de uma linha de via reduzida (1,15 m) data de 1843. Na vizinha França já se discutiam e empregavam grandes declives e raios reduzidos desde o fim dos anos 1850, como modo de completar a rede com economia. Nos Estados Unidos, já desde as décadas de 1840 e 1850 que se generalizara a ideia de que a via estreita era uma maneira de adaptar o caminho-de-ferro ao terreno e reduzir os custos do primeiro estabelecimento (e de facto na década de 1870 os norte-americanos dispunham já de uma rede de via reduzida de substancial extensão). Em 1863 uma comissão encarregada do estudo dos melhoramentos possíveis na malha mostra-se favorável às linhas caracterizadas por condições de tracção mais modestas e dois anos depois desenvolvia-se a construção deste tipo de locomoção de interesse local, que respondia à ausência de caminhos-de-ferro em determinadas zonas de França. A lei promulgada em 12-7-1865 concedia um largo campo de acção aos municípios que passavam a poder concessionar caminhos-de-ferro, embora a declaração de utilidade pública fosse exclusiva do governo. Esta lei apenas abriu

⁶⁸¹ COLP, 1860: 147-152. CORDEIRO, 1879. MONTENEGRO, 1889. RENFE, 1958: 108.

⁶⁸² AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 280-299; liv. 32-A (1871): 1-8v. AECF, 1871-1872. ROPM, t. 6 (1875), n.º 63: 154-156. CORDEIRO, 1879. SANTOS, 1889. SOUSA, 1938: 32-33. PUFFERT, 1995: 306-308.

⁶⁸³ CORDEIRO, 1879.

um período de instabilidade no sector, pois fomentava a especulação e contava com a oposição das grandes empresas que não ficaram agradadas com a eventual concorrência. Por fim, em Espanha ordenou-se a uma comissão o estudo deste tipo de viação em 1866 para responder às necessidades de transporte que as redes de bitola larga não satisfaziam. Estes caminhos-de-ferro eram vistos como de segunda ordem, dos quais não se podia esperar o mesmo que das linhas de via larga⁶⁸⁴.

Em Portugal as primeiras referências a caminhos-de-ferro de montanha com condições de tracção restritivas datam de 1858, ano em que o engenheiro Pedro de Alcântara Gomes Fontoura apresentou dois relatórios sobre a linha de Génova a Turim, caracterizada por grandes declives (até 35 mm/m) e curvas de raio diminuto (100 m), onde circulavam locomotivas duplas com rodas acopladas, que atingiam uma velocidade máxima de 35 km/h. Alguns anos depois Sá da Bandeira mencionava o mesmo caminho-de-ferro como exemplo de um sistema que conseguia vencer grandes declives e adaptar-se com curvas apertadas ao terreno⁶⁸⁵. Porém, em termos práticos estes esforços não redundaram em nada de concreto. A nível governamental, só na década de 1870 o ministério das obras públicas começou a dar verdadeira atenção à questão (depois de um ensaio em caminhos-de-ferro *económicos*, mas em via larga, consubstanciado na lei de 2-7-1867). Antes, não só a preocupação se reservava às vias de primeira ordem (tal como em Espanha, onde a via reduzida só se aplicava à exploração de minas) como não havia capacidade e crença para investir⁶⁸⁶.

No início dos anos 1870, quando em Espanha a via reduzida dava os primeiros passos, o governo resolve reunir mais informação sobre esta possibilidade, esperando que estas obras pudessem ser concedidas sem qualquer tipo de subvenção e trouxessem vida às linhas de primeira ordem que entretanto se haviam construído. Ao engenheiro Cândido Celestino Xavier Cordeiro é ordenado que iniciasse um périplo pela Europa (Alemanha, Áustria e França) para estudar os caminhos-de-ferro em zonas montanhosas. Entre 1871 e 1872 a AECP contribuiu também para este esforço, publicando na sua revista um estudo sobre linhas de via reduzida (da autoria de Vitorino Damásio, segundo a sua biografia publicada na *ROPM*). Confirmando a sua exequibilidade e segurança, aconselhava ao governo fazer delas afluentes dos grandes caminhos-de-ferro, ligando povoações importantes, portos de mar ou rios. Não deviam beneficiar de qualquer tipo de subvenção, devendo ser adjudicadas a companhias privadas e construídas com a maior economia possível e com uma bitola uniforme (1 m) para toda esta rede. A JCOPM concordava com esta opinião, mas admitia a concessão de

⁶⁸⁴ AHMOP. JCOPM. Cx. 21 (1878), parecer 7696 (27-2-1878). ARNOUX, 1860: 3-9. ARMAND, 1963: 53 e 62-65. CARON, 1997-2005, vol. 1: 430-440. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 242-243. HERTEN et al., 2001: 73. MUÑOZ RUBIO, 2005: 1 e ss. PUFFERT, 1995: 306-308. PUFFERT, 2000: 942-945. WAIS, 1974: 505 e ss.

⁶⁸⁵ DL, sessão da câmara dos pares de 11-12-1865: 2846-2847. FONTOURA, 1860a. FONTOURA, 1860b.

⁶⁸⁶ COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 239-243.

subsídios aos indivíduos que construíssem e operassem estas vias-férreas, caso contrário o tráfego previsto não seria suficiente para remunerar os capitais⁶⁸⁷.

À opinião favorável dos engenheiros portugueses juntava-se o exemplo prático dos caminhos-de-ferro de via reduzida no estrangeiro (não só úteis, como lucrativos), que era bastante difundido em Portugal através da ROPM. Em 1873, falava-se uma linha nas montanhas da América do Norte que atravessava grandes gargantas e precipícios com declives até 30 mm/m e raios de curva até 60 m. Na Suíça “*mais um exemplar dos grandes serviços que as vias de largura reduzida podem prestar nos paizes accidentados, onde o trafego não pôde remunerar as despesas de um caminho de ferro ordinario, é a linha entre Appenzell, Herisau e o caminho de ferro de Saint-Gall-Rorschach*”, construído com curvas de 90 m e declives de 85 mm/m⁶⁸⁸. Em toda a Europa contavam-se milhares de quilómetros de vias reduzidas, com destaque para a Noruega, Suécia, Rússia e França, pelo que “*os caminhos de ferro de via estreita parecem-nos pois chamados a resolver na maior parte dos casos a questão tão debatida dos caminhos de interesse local, e desenvolver em todos os districtos de qualquer paiz uma circulação rapida, regular e económica*”⁶⁸⁹. No que não havia unanimidade era na bitola, pois havia-as para todos os gostos e necessidades.

Estes alvitre e factos favoráveis à via reduzida, aliados a uma retoma das condições financeiras propícias ao investimento, estimularam a apresentação das primeiras propostas concretas para a construção de caminhos-de-ferro em leito próprio e bitola reduzida em Portugal. Na primeira metade do decénio de 1870 são dez (onze, se considerarmos a proposta de Lobo de Ávila no parlamento para que a linha do Algarve fosse construída em via estreita⁶⁹⁰): Gattai, Kessler e Ellicot, Teixeira de Sampaio, Palmeirim, Filipe de Carvalho, Meister, Damião Pinto, Mangeon e Nunes Pinto, grupo de Penamacor e uma proposta de lei incumbindo o governo da linha do Corgo. Destas, oito transformaram-se em concessões definitivas, mas só uma é realizada (a da linha do Porto à Póvoa). Tal como acontecera em Espanha, a maior parte delas revestiu-se de um carácter meramente especulativo⁶⁹¹. O apoio do estado era nulo. Não se concediam subsídios à construção ou exploração nem qualquer tipo de isenções (o que seria, porém, alterado pela lei de 9-4-1874, que isentava de impostos a importação de material de construção e exploração por parte de companhias não-subsencionadas⁶⁹²). Em contrapartida, aos concessionários não era imposto nenhum prazo de concessão nem o perigo da remição da linha, o que podia levantar problemas jurídicos como vimos nos parágrafos relativos à legislação ferroviária.

⁶⁸⁷ AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 280-299; liv. 32-A (1871): 1-8v. AECP, 1871-1872. CORDEIRO, 1870. WAIS, 1974: 505 e ss.

⁶⁸⁸ ROPM, t. 8 (1877), n.º 88: 176. Ver também ROPM, t. 4 (1873), n.º 40: 170-171.

⁶⁸⁹ ROPM, t. 6 (1875), n.º 70: 414. Ver também ROPM, t. 6 (1875), n.º 63: 154-156. SOUSA, 1914-1915.

⁶⁹⁰ DCD, 1-3-1872: 494-496.

⁶⁹¹ MUÑOZ RUBIO, 2005: 13. Ver anexo 18.

⁶⁹² COLP, 1874: 42-43

No segundo lustro da década, o entusiasmo refreou-se, apenas surgindo seis novas propostas, duas delas como prolongamento da já existente linha da Póvoa e outras quatro para vias novas, sendo que uma destas (a linha do Algarve a cargo do estado) previa a possibilidade de se empregar a bitola larga. No entanto o aproveitamento seria maior, pois dois daqueles seis projectos seriam efectivamente realizados. Os poderes públicos tentaram contrariar esta tendência procurando atrair novos investimentos. No parlamento o conde de Valbom elogiava as potencialidades da via reduzida no apoio à rede de 1,67 m de bitola. A JCOPM aconselhava a construção de uma malha de ordem inferior em via estreita. O governo propunha ao legislativo a isenção da contribuição industrial por dez anos às companhias de caminho-de-ferro de bitola reduzida, em troca de serviços gratuitos a que normalmente as companhias subvencionadas estavam obrigadas. Os pares preferiram limitar a benesse às companhias em operação, neste caso, a CPP e assim se faria a lei de 7-4-1877⁶⁹³. Era um diploma que acompanhava o fomento da viação de segunda ordem que se fazia e faria na Bélgica (lei de 9-7-1875, que ficou oca de resultados), França (plano Freycinet de 1878 e lei de 1880, que corrige os erros da legislação de 1865 e concede melhores condições para o investimento) e Espanha (textos legislativos de 23-11-1877 e 24-5-1878), se bem que de uma forma muito menos abrangente⁶⁹⁴. Além disto, o ministro das obras públicas encomendava novos estudos a Xavier Cordeiro, que, em 1878, voltava aos périplos internacionais e confirmava os proveitos que se podiam retirar do uso da bitola reduzida, se bem que dentro de certos limites técnicos (bitola compreendida entre os 90 e os 100 cm, raios de curva mínimos de 120 m e declives não-superiores a 30 mm/m, excepto se o movimento geral das mercadorias fosse no sentido descendente), sob pena de a diminuição da potência e da velocidade não justificarem o investimento⁶⁹⁵. Também Sousa Brandão viajou até à Suíça e à Itália onde analisou os caminhos-de-ferro entre St. Gallen e Appenzel e o de Righi, ambos de bitola métrica. Na primeira daquelas vias, a inclinação chegava aos 35,8 mm/m com curvas até 120 m de raio. Na linha italiana o declive atingia uns estonteantes 250 mm/m, que só eram vencidos através de um sistema de cremalheira com rodas e carris dentados. Para o engenheiro estas vias-férreas só deveriam servir de incentivo à sua construção em Portugal, país onde não seriam necessárias condições tão draconianas: 20 mm/m e 150 m (associados a carris e locomotivas mais leves) eram valores perfeitamente praticáveis e dentro do aconselhado por Xavier Cordeiro. É na sequência destes estudos que Sousa Brandão projectaria uma rede interna a norte do Douro, zona órfã de comunicações⁶⁹⁶.

⁶⁹³ AHMOP. JCOPM. Cx. 18, parecer 6418 (7-1-1875); liv. 37-A, parecer de 26-12-1876. DCD, 14-1-1876: 21. DCD, 24-1-1876, 28-3-1876 e 19-3-1877: 111, 820-821 e 701. DDCP, 19-3-1877: 195-196. COLP, 1877: 55.

⁶⁹⁴ OLMEDO GAYA, 2005: 744-745. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 241-243. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 45. CARON, 1997-2005: 438 e 486-487. SOUSA, 1914-1915: 305-307 e 337-339.

⁶⁹⁵ CORDEIRO, 1879. MATOS & DIOGO, 2009: 87.

⁶⁹⁶ ROPM, t. 7 (1876), n.º 83: 443-444. BRANDÃO, 1879a. BRANDÃO, 1879b. BRANDÃO, 1880.

Apesar destes esforços, só surgiria mais um interessado na construção gratuita deste tipo de linhas – a CCFG. Exceptuando esta iniciativa, não se notaram mais interessados privados neste negócio em condições legais de o fazer (as propostas para linhas no oeste e até Cáceres infringiam os direitos da CRCFP). A não-realização de grande parte das concessões adjudicadas, o fraco desempenho da CPPF, os obstáculos jurídicos enfrentados pela CCFG e a crise bancária de 1876 desincentivaram o investimento nos moldes usados até então (sem subsídios) e nem os bons exemplos vindos do estrangeiro (Noruega, Suécia, Brasil, Estados Unidos da América e até Nova Zelândia) ou o impulso que conheceram em Espanha na década de 1880 (em virtude da lei de 1877 e do facto de serem de construção mais barata que a via larga) inverteram essa situação⁶⁹⁷.

O governo viu-se forçado a intervir e a oferecer apoios aos eventuais interessados. Foi o que se pretendeu fazer com a lei de 26-4-1883, que abria concurso para a construção em via reduzida das linhas do Tua e de Viseu, mediante uma garantia de juro. Neste ponto, Portugal afastou-se de Espanha, que nunca auxiliou as suas companhias de via estreita, apesar de algumas delas passarem por bastantes dificuldades financeiras, e de países como a Bélgica que legislaram largamente sobre esta matéria (lei de 28-5-1884 regulada por decreto de 24-6-1885), prevendo uma intervenção do estado ao nível da gestão, concessão e construção dos chamados caminhos-de-ferro vicinais (normalmente de bitola reduzida)⁶⁹⁸. Voltando a Portugal, questões ligadas à remição e à composição das administrações das concessionárias atrasaram a execução daquelas linhas, de modo que só em 1887 e 1890 elas eram abertas. Entretanto, a atracção por este tipo de negócio manteve-se fraca. Foram propostas duas novas adições à rede sem qualquer custo para o estado (linha de Coimbra a Arganil e prolongamento de Guimarães a Fafe), mas que não se concretizariam a curto prazo. No parlamento, os projectos ou propostas de lei apareciam, mas nem sequer eram discutidos. Tal foi a sorte de dois diplomas para a adjudicação da linha do Corgo em 1885, dois outros para a conclusão da rede a norte do Mondego (em 1888, renovado em 1890, semelhante ao que se discutia em Espanha, mas que também não redundou em nada⁶⁹⁹) e um quinto para o prolongamento da linha de Guimarães por Trás-os-Montes (1886). Ao desinteresse da iniciativa privada juntavam-se as dificuldades financeiras do tesouro que se aproximava da bancarrota.

No final do fontismo, Portugal contava apenas com quatro linhas de via reduzida (Póvoa e Famalicão, Tua, Guimarães e Viseu), que se assumiam como extensões da rede de via larga. Era pouco para a quantidade de estudos e propostas que se realizaram, pelo que a rede de via reduzida nunca se assumiu, tal como em Espanha, como um verdadeiro complemento da rede principal (neste país, os auxílios estatais foram escassos e as grandes empresas opuseram-se à sua construção, de

⁶⁹⁷ ROPM, t. 14 (1883), n.º 157: 25; t. 15 (1884), n.º 169: 65. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 242-243. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 54-56. PINHEIRO, 1979: 279. VALÉRIO, 2006c: 111-112 e 131-137. Ver anexo 21.

⁶⁹⁸ MUÑOZ RUBIO, 2005: 31-32. SOUSA, 1914-1915: 305-307 e 321-322.

⁶⁹⁹ GCFPH, a. 3, n.º 54 (16-3-1889): 85-86.

modo que só no final do século XIX e inícios do século XX esta alternativa de locomoção se desenvolveu verdadeiramente, mas de forma isolada da rede de via larga⁷⁰⁰). A demora com que a rede de primeira ordem se constituiu, o débil desempenho das companhias que se constituíram até à década de 1880 e a falta de capacidade pública para subvencionar investimentos privados em grande escala nesta área motivaram esta situação, apesar de do estrangeiro chegarem a Portugal, via *ROPM* e *GCFPH*, notícias de boas explorações de linhas de via reduzida (se bem que na América do Norte a via estreita fosse sendo paulatinamente substituída pela via de bitola normal)⁷⁰¹.

5.7.3 | EXTRAVAGÂNCIAS

Além da via reduzida e dos *tramways*, surgiram em Portugal outras soluções alternativas de viação mecânica para substituir os antiquados meios de transporte nacionais e também levar o caminho-de-ferro aos terrenos acidentados do reino.

Nos anos 1860, foram várias as sugestões alvitadas, todas elas importadas do estrangeiro. O primeiro registo fala da combinação de ar comprimido com o peso das composições para atravessar montanhas, noticiada pelo coronel de engenharia Carlos Barcelos Machado. Quando as primeiras soluções aplicadas na fronteira entre França e Itália se revelaram pouco exequíveis, surgiu um novo sistema, baseado no uso de máquinas fixas e planos inclinados, que porém tinha o problema de só permitir rectas e de ser extremamente perigoso no caso da quebra de cabos. Até que em 1864 é desenvolvido um método que permitia traçados curvilíneos através do emprego de dois cabos. Neste mesmo ano, o mesmo Carlos Barcelos Machado publicita estes estudos. Este coronel divulgaria ainda um terceiro processo para vencer grandes declives sem grandes custos, denominado de caminho-de-ferro aerostático e desenvolvido por Prosper Millet⁷⁰². Todas estas referências não passavam de notícias do que se passava noutros países, que nunca se assumiram como projectos realizáveis, mas em 1864 foi concedido um privilégio ao francês Loubat, como inventor de um sistema de locomoção, baseado num carril em U com uma ranhura onde encaixava o rodado⁷⁰³.

No final da década de 1860 surge o *larmanjat* em Portugal, que seria um fracasso. Em 1874, a JCOPM sela o destino da invenção francesa ao dar preferência à via reduzida, mesmo antes de a comparação entre os dois sistemas não ser possível, uma vez que a linha da Póvoa ainda não estava completamente operacional⁷⁰⁴. Ao mesmo tempo que se falava no *larmanjat*, surgiram outros métodos de locomoção: um tinha sido inventado pelo escocês Robert William Thomson, que, segundo o

⁷⁰⁰ CASARES ALONSO, 1973: 208-212. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 54-56. MUÑOZ RUBIO, 2005: 4 e ss. e 30. SANTOS, 2011a: 62-63.

⁷⁰¹ ROPM, t. 25 (1894), n.ºs 299-300: 608. PUFFERT, 2000: 949-955. SOUSA, 1914-1915: 305-307, 321-322 e 337-339.

⁷⁰² MACHADO, 1862. MACHADO, 1864. MACHADO, 1866.

⁷⁰³ COLP, 1864: 872. CLARK, 1880: 20 e 132.

⁷⁰⁴ AHMOP. JCOPM. Liv. 36 (1874): 64-66.

seu biógrafo, se fundava na aplicação de pneus de borracha a um motor de tracção (inventado nos anos 60); Outro era chamado de *Page*, mas desconhece-se em que consistia⁷⁰⁵. Por esta altura, os caminhos-de-ferro aerostáticos são também alvo de propostas concretas. Em 1869, o engenheiro Moser, representante da *Wire Tramway* de Londres, pedia autorização mostrar a conveniência das *vias-férreas aéreas* em algumas províncias. Porém, o desejo de Moser esbarrou na incredulidade da JCOPM que, com tão pouca informação a respeito desta ideia, tem por bem rechaçá-la⁷⁰⁶.

As décadas seguinte continuariam a ser marcadas por novas sugestões para acelerar e mecanizar a viação e levá-la onde os caminhos-de-ferro *ordinários* não chegariam. Em 1870, Xavier Cordeiro refere um caminho verdadeiramente de ferro, pois não tinha travessas e só contava com metal na sua construção, mas que só era viável em países onde o material fosse barato⁷⁰⁷. Em 1873, um sistema de caminho-de-ferro portátil de H. Corbin, formado por longrinas móveis, vagões e pequenos carros, é pretendido instalar em Portugal por J. Ferrão de Castelo Branco. O silêncio das fontes sobre esta tentativa indicia o seu falhanço⁷⁰⁸.

Já na década de 1880, durante o estudo da linha da Beira Baixa se propunha um sistema alternativo (*handyside*) para usar no acesso à Covilhã. Usava locomotivas ordinárias para vencer grandes declives (até 100 mm/m) e tinha sido usado no estado de Nelson na Nova Zelândia⁷⁰⁹. Em 1886, a *ROPM*, citando a *Gaceta de los Camiños de Hierro* noticiava a utilização de bicicletas sobre os carris. Eram meios de locomoção que, movidos por dois homens, podiam chegar aos 36 km/h. À partida só seriam usados pelos técnicos de via, mas em Espanha ponderava-se abrir a sua utilização ao público em geral⁷¹⁰.

Uma palavra final para dois outros sistemas anunciados na década de 1890. O primeiro, divulgado pelo engenheiro Fernando Pinto Coelho, era um monocarril, assente em cavaletes metálicos, formando um A, que se denominava de *lartigue*. Oferecia as vantagens de ser de rápida, barata e fácil construção, de oferecer uma maior estabilidade às composições e de exigir menores custo de conservação. Uma vez que o comboio circularia um pouco elevado em relação à estrada, dispensava as passagens de nível e era especialmente dirigido a terrenos com muita vegetação como as colónias africanas. Conheceu um relativo sucesso na Argélia e na Irlanda na década de 1880, mas nem em Portugal nem nas colónias lusas seria aplicado⁷¹¹. O segundo era o elevador com sistema de cremalheira. Era o melhor sistema para vencer grandes inclinações num curto espaço de terreno. Chegou a

⁷⁰⁵ AHM. APSB. Carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre a situação em Espanha e os americanos de Mr. Page. Div 3/18/1/3/182. AHMOP. COPM. Liv. 27 (1868): 149v-153v. BOASE, 1885-1900.

⁷⁰⁶ AHMOP. JCOPM. Liv. 30 (1869): 137v-138.

⁷⁰⁷ CORDEIRO, 1870.

⁷⁰⁸ COLP, 1873: 290.

⁷⁰⁹ AHMOP. JCOPM. Caixa 25 (1883), parecer 10307 (9-1-1883).

⁷¹⁰ ROMP, t. 17 (1886), n.º 193: 39.

⁷¹¹ COELHO, 1891. CAMEIRA, 1963.

ser requerido para Santarém pelo barão de Kessler e por Bosset (5-12-1891) para ligar a cidade à sua estação. A ausência de mais detalhes acabou por anular o pedido. Seguindo também este sistema elevatório mas com cabos encontramos muitos mais exemplos em Lisboa, na Nazaré, em Braga e no Porto⁷¹².

5.7.3.1 | CAMINHOS-SEM-FERRO

Uma última palavra para um sistema de viação mecânica inovador face ao que então se discutia, mas de modo algum uma novidade, pois já eram aplicados em Inglaterra desde os anos 1830 e tinha já sido alvo de uma experiência em Madrid em Março de 1860⁷¹³. Tratava-se da aplicação do vapor a locomotivas que circulariam directamente sobre as estradas sem necessidade de carris. Foi uma ideia que surgiu em Portugal no início da década de 1870 e que ao longo dos anos atraiu a atenção de alguns investidores, mas tanto quanto se sabe, nunca teve aplicação prática.

Em 1871 Henry Bensabat & Sons propunha-se assegurar o transporte por locomotoras nas estradas ordinárias. A JCOPM demonstrava os mesmos receios que levantava em relação aos americanos, sobretudo no espaço que ocupava na estrada e no perigo danoso para a segurança pública, mas aprovava a ideia (consulta de 6-6-1871). Aparentemente o ministério das obras públicas tinha como intenção aprovar uma regulamentação geral sobre este serviço, uma vez que em consulta de 26-12-1871 a JCOPM examina um texto nesse sentido, aprovando-o com alterações à redacção. Apesar deste beneplácito o regulamento não seria aprovado pelo governo, ficando pois letra morta⁷¹⁴. Quanto à proposta de Bensabat, terá também ficado pelo papel.

Alguns anos depois surgiam mais propostas. Em 1878, Inácio de Araújo pedia autorização para utilizar este meio de transporte entre Belmonte e Barquinha ou Abrantes passando pela Covilhã e Castelo Branco. Em 1881 Alberto Maister (por duas vezes, em Abril e Agosto) propunha o mesmo serviço, mas entre Alhandra, Torres Vedras e Santiago dos Velhos ou Mafra e entre Portimão e Vila Real de Sto. António. Colocando verdadeiros monstros de metal na estrada (carros de 2,2 m de largura, com eixos distantes 2,6 m entre si e rodas com 90 a 140 cm diâmetro e 17 a 25 cm de espessura), o empresário pretendia atingir velocidades a rondar os 15-20 km/h. Tempos depois apareciam novos interessados: o espanhol Leopoldo de Alba Salcedo (nas estradas de Lisboa a Sintra e Cascais) e os nacionais João Ferreira Neto e João António Júdice Fialho (nas estradas do Algarve para transportar figo e alfarroba para a sua fábrica de destilação a uma velocidade de 5-9 km/h). Na década de 1890, período pouco propício à construção de vias de ferro, novas propostas eram presen-

⁷¹² AHMOP. JCOPM. Cx. 37 (1892), parecer 21264 (11-2-1892). CORDEIRO et al., 2001. COSTA, 2008: 16 e ss. DIAS, 2003a.

⁷¹³ GCF, a. 58, n.º 1437 (1-11-1947): 468. LEAL, 1953:

⁷¹⁴ AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 176v-181v. AHMOP. JCOPM. Liv 32-A (1871): 131-131v.

tes ao governo. António Caetano Meneses Costa (1896) pedia autorização para estabelecer carreiras no Minho (designadamente entre Valença, Tui, Monção e eventualmente outras localidades), recorrendo ao sistema *scotte*, que vinha sendo aplicado numa carreira em França entre Épernay e Moussy. Empregava um veículo tractor a vapor de 1,75 m de largura, 3.9 m de comprimento e 1 700 kg de peso que transportando 40 a 50 pessoas ou 5 a 6 t de mercadorias (em atrelado) transpunha rampas de 70 mm/m a velocidades até 15 km/h. Em 1899, o CSOPM analisava ainda dois outros pedidos para uso de *automóveis* (sic): um no transporte de pessoas e mercadorias em rotas nacionais a concretizar; outro numa zona mais bem definida entre a Régua e Viseu (com passagem por Lamego, Castro Daire, S. Pedro do Sul e Moimenta da Beira)⁷¹⁵.

Tal como para os americanos, a JCOPM não era contra a generalidade da ideia. A sua preocupação ia para a segurança das pessoas, serenidade dos animais, continuação do tráfego ordinário, ausência de exclusivo para os operadores e manutenção das estradas, o que esperava ser zelado através da aprovação de um conjunto de regras gerais. No entanto, nem projectos nem regulamento veriam a luz do dia e os portugueses ver-se-iam privados de um meio de transporte que em pelo menos em Inglaterra tinha a sua utilidade, mas que na vizinha Espanha também nunca foi uma alternativa viável. A experiência realizada em 1860 tentou oferecer um serviço regular de mercadorias, mas os estudos esbarraram nas más condições das estradas espanholas e na desconfiança dos castelhanos⁷¹⁶.

⁷¹⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 26 (1884), pareceres 11056 (3-1-1884) e 11057 (3-1-1884); cx. 46 (1899), pareceres 29446 (15-5-1899) e 29835 (13-11-1899). GCFPH, a. 7, n.º 167 (1-12-1894): 375.

⁷¹⁶ GCF, a. 58, n.º 1437 (1-11-1947): 468.

6 | CONCLUSÃO

“Não se trata de uma busca de anacronismo injustificado e demagógico. Trata-se, sim, de assinalar a permanência e perenidade de alguns temas e assuntos que desde sempre marcaram a actualidade da economia portuguesa e que sempre estiveram na agenda dos autores que sobre ela produziram discursos interpretativos e opinativos”¹.

No início deste trabalho propôs-se conhecer as razões pelas quais a rede ferroviária nacional adquiriu a forma que apresentava no final do século XIX. Neste momento, já é possível adiantar algumas conclusões a este respeito, muito embora várias questões fiquem ainda por responder.

Referiu-se como a construção da malha nacional não obedeceu a nenhum plano de rede aprovado pelo parlamento e portanto dotado de força de lei. O conhecimento estatístico e cartográfico do reino era muito limitado e impossibilitava uma planificação sólida. Por outro lado, do ponto de vista político, a inexistência de tal plano era mais conveniente, pois facilitava o favorecimento de determinados indivíduos ou companhias, mas também uma adaptação mais flexível da estratégia ferroviária às circunstâncias do momento. Era por isto que Carlos Bento, em 1867, entendia que *“todas as vezes que entre nós se falar do acaso devemos curvar a cabeça, porque inquestionavelmente quem representa o papel mais importante em todos os nossos negocios é o acaso”²*. Apesar de exagerada, a crítica reflectia o facto de os governos nacionais estarem dependentes das conjunturas da época e dificilmente poderem fazer uma planificação a longo prazo. É certo que as sugestões do CGOPM no início da década de 1850 foram genérica, mas não totalmente, seguidas, todavia também é verdade que essas sugestões nasciam mais do senso comum do que de um estudo aprofundado e científico. De qualquer modo, após abertura das primeiras grandes linhas (norte, leste, sul) o consenso entre engenheiros e governos e entre a própria classe esfumou-se e as linhas construídas nem sempre o foram tendo em conta a opinião técnica, económica e/ou militar. Permanece então a questão: porque razão a rede assumiu a forma que alguns dos mapas em anexo demonstram?

Em primeiro lugar, poder-se-á dizer que a rede assumiu a forma que conhecemos porque não houve capacidade financeira do tesouro público para construir mais (tendo em conta que na construção ferroviária o estado desempenhou um papel fundamental ao suportar parte ou a totalidade dos seus custos, pois só 14% da rede foi assente sem qualquer tipo de apoio público), apesar de Portugal em algumas décadas da segunda metade de oitocentos ter usufruído de um acesso mais ou

¹ CARDOSO, 2006a: 18.

² DL, sessão da câmara dos deputados de 6-5-1867: 1413-1415.

menos facilitado aos mercados financeiros europeus³. Se se comparar aquilo que foi feito com algumas propostas de rede que foram surgindo ao longo deste período (designadamente em meados da década de 1870 na discussão na AECP) a discrepância salta à vista. Se dependesse apenas da vontade da maioria dos engenheiros e governantes nacionais, a malha férrea seria muito maior do que aquela que foi assente. (In)felizmente, não havia capacidade financeira para tal (e além de caminhos-de-ferro era preciso também melhorar portos, abrir estradas, suportar os encargos da dívida e saldar todas as despesas correntes do estado) e os portugueses tiveram de se contentar com os cerca de 2250 km de via-férrea inaugurados até final do século: “*a loucura dos caminhos de ferro parece sustada... por falta de crédito para os construir*”⁴ – dizia Silva Cordeiro em 1896.

A débil força financeira do erário público trouxe também consequências sobre os traçados das linhas em si (veremos em breve como a preocupação em poupar na construção foi também apanágio das companhias privadas e teve consequências semelhantes). Como vimos, Portugal não era um país onde fosse fácil construir caminhos-de-ferro, pelo que as linhas tiveram de ser estudadas (a maior parte da rede foi estudada pelo estado) e construídas onde o seu assentamento era mais barato e fácil. Por exemplo, na linha do norte, na aproximação ao Porto, aconselhou-se a litoralização do traçado para evitar as grandes dificuldades e os altos custos de construção. Na escolha do caminho-de-ferro de leste como primeira ligação transfronteiriça pesaram também as preocupações de ordem financeira, porque se entendia – na percepção que se tinha do país – que a construção no sul era mais fácil e económica que no norte montanhoso. A predilecção por troncos comuns a alguns caminhos-de-ferro (casos das linhas de norte e leste e do Minho e Douro) respondeu também à mesma necessidade de poupar dinheiro. Aliás, na própria lei que determinava a construção das vias-férreas do Minho e do Douro se aconselhava uma construção *económica*. Ainda na rede do estado, a abertura da linha até ao Algarve obedeceu a critérios de máxima economia, de tal modo que este caminho-de-ferro foi construído com muitos declives. Também a opção pelo investimento em linhas de via estreita foi tomada no sentido de aumentar a extensão da rede nacional ao menor custo possível. Naturalmente, nestas circunstâncias, as propostas para a construção de vias-férreas que não exigiam suporte financeiro (subvenção à construção ou garantia de rendimento) ou solicitavam apenas ajudas limitadas eram facilmente aceites, desde que apresentassem um mínimo de condições de sucesso. Esta situação verificou-se também em Espanha onde se nota que a rede foi construída no sentido de poupar dinheiro. Na Galiza, por exemplo, a orografia fez com que o respeito por boas condições técnicas não fosse exequível do ponto de vista financeiro para mal do potencial das linhas⁵.

³ SANTOS, 2011: 190. Ver anexo 26.

⁴ CORDEIRO, 1999: 70.

⁵ ALEGRIA, 1990. CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 168. NÁRDIZ ORTIZ, 1996: 75-76. PINHEIRO, 1986.

Com isto não se pretende afirmar que os sucessivos ministérios optaram apenas pelas soluções fáceis e baratas. Dificilmente se pode afirmar que as linhas da Beira Alta ou do Douro foram de assentamento simples e económico. No entanto, mesmo nestas vias procurou-se reduzir os custos, em alguns casos à custa das conveniências da linha. O início do caminho-de-ferro da Beira Alta na Pampilhosa é disto um bom exemplo. Também não se pretende insinuar que só a vertente financeira do investimento foi tida em conta na escolha das vias a abrir. Apesar de o conhecimento estatístico do reino ser muito reduzido tinha-se a percepção de que havia em Portugal algumas riquezas a explorar e os caminhos-de-ferro procuraram servir esses interesses. Assim, a linha do Douro teria como motivação transportar mais facilmente o vinho do Porto até à Invicta. No Alentejo, os caminhos-de-ferro até Évora e Beja deveriam facilitar o transporte de cereal e recursos minerais até à capital. A ferrovia do Minho destinar-se-ia a servir a província mais povoada do país. A linha do norte, além de ligar as duas principais cidades do reino e atravessar o litoral mais povoado, serviria de base a todos os caminhos-de-ferro transfronteiriços (sobretudo os de leste/Cáceres, Beira Alta e outros, estudados, mas não concretizados, como o do vale do Tejo), que por sua vez teriam como objectivo concretizar o grande sonho de fazer de Lisboa o cais da Europa, que, aliás, norteou grande parte da política ferroviária nacional até pelo menos à década de 1880. Algumas destas linhas foram aplicadas às rotas comerciais tradicionalmente percorridas antes do caminho-de-ferro. Considerando que as ferrovias eram um investimento caro, do qual se esperava um retorno suficiente para o poder suportar, esta opção foi plenamente lógica. As novas vias acabaram por duplicar as existentes, operando-se mais o efeito de substituição do que o de criação ou complementaridade⁶. Mas mesmo assim, os caminhos-de-ferro responderam desadequadamente ao potencial de algumas regiões, não conseguindo reabilitar actividades já em decadência. Foi o caso das vinhas do Douro: a linha foi proposta em 1867 depois do oídio (1852) e construída a partir de 1872 quando da invasão filoxérica. Quando chegou a Barca de Alva já os terrenos estavam em reconversão. No Minho a via-férrea só serviu a zona produtora de carne quando a concorrência da carne congelada extra-europeia se fazia sentir. A linha do oeste foi construída quando a produção de vinho da região estava em decadência. Porém, esta desadequação não se generalizou a todo o país. Os caminhos-de-ferro do sul desenvolveram uma região desértica até 1861, ao passo que a linha do norte favoreceu a produção pecuária da zona de Aveiro e a produção vinícola e cerealífera do Ribatejo⁷.

As motivações ou expectativas de ordem económica e as limitações financeiras não foram as únicas a determinar a estrutura da rede nacional. Factores de ordem político-administrativa intervieram também em todo o processo. A partir da abertura da primeira linha internacional, desenvolveu-se a ideia segundo a qual todas as capitais de distrito deveriam ser servidas de caminhos-de-ferro e

⁶ ALEGRIA, 1990. JUSTINO, 1988-1989. PINHEIRO, 1992a. PINHEIRO, 2008. Ver mapa 30-38.

⁷ PINHEIRO, 1986.

ligar-se à capital do reino. Entendia-se que todos deviam beneficiar das vantagens de possuir caminhos-de-ferro, pois todos pagavam impostos e participavam dos sacrifícios para modernizar o país (a linha do Tua, o projectado caminho-de-ferro do Corgo até Vila Real e o ramal de Viseu, por exemplo, são bons exemplos desta política). No entanto, esse objectivo acabou por não ser totalmente concretizado, pois em 1900 Vila Real e Bragança continuam desligadas da rede férrea nacional⁸. Neste vector *político-administrativo* pode-se incluir a pressão que provavelmente alguns homens fizeram junto dos governos para que as linhas tomassem determinadas direcções ou passassem por determinados pontos. Esta é uma alegação difícil de provar, pois as fontes consultadas não a sustentam e a correspondência privada de alguns políticos e influentes locais não foi revista, mas não é difícil de acreditar que, por exemplo, a passagem da linha do norte por Aveiro (não prevista por Watier) se tenha ficado a dever à pressão do influente local José Estêvão. A linha do Tua, como vimos, poderia favorecer os investimentos de Clemente de Meneses e de alguns governantes possuidores de quintas na região. No que respeita ao ramal de Viseu, alguns engenheiros atribuíam os atrasos na obra às intervenções e pressões locais para alterar a sua directriz. No Alentejo, foi devida à vontade do marquês de Ficalho e de Eugénio de Almeida a decisão de construir o troço inicial do Barreiro a Vendas Novas. Menos evidente será a influência de Joaquim António Aguiar para que a linha começasse no Barreiro e não no Montijo, mas, tendo em conta os interesses materiais que aquele estadista tinha naquela primeira localidade, esta hipótese não deixa de ser plausível. Contudo, mesmo que todas estas pressões fossem reais e manifestas, apenas justificariam pequeníssimas porções da rede ou curtas vias-férreas. Por outro lado, não podemos esquecer que as inaugurações (tanto do início como do final das obras) e os próprios anúncios de novas construções eram uma forma de atrair o apoio dos caciques locais e das populações em geral, pois “*os ícones tecnológicos, das pontes ferroviárias aos grandes portos de mar, falam uma linguagem eloquente e de fácil assimilação, mesmo por populações iletradas*”⁹.

Se alguns homens dispunham de influência suficiente para alterar parte das rotas das linhas, as companhias ferroviárias contratadas pelos governos detinham muito mais. Apesar de em Portugal o estado ter desempenhado um largo papel no negócio ferroviário, a maioria dos governos mostrou uma maior predilecção por entregar a construção e exploração dos caminhos-de-ferro a companhias privadas, formadas através da associação de largas somas de capital fornecido por investidores poderosos. A influência destas organizações na rede começava ainda antes da sua constituição oficial quando mostravam interesse na construção de algumas linhas. Os caminhos-de-ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, de Guimarães, do norte, do oeste, de Sintra e do Alentejo nasceram da manifestação de vontade de investidores privados na sua edificação à qual os governos de então acederam.

⁸ ALEGRIA, 1990. CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 194.

⁹ MACEDO, 2009: 8.

Outros caminhos-de-ferro foram também adjudicados depois da manifestação de vontade de alguns empresários, muito embora essas obras nunca tenham chegado a bom termo (casos da linha de Sintra de Claranges Lucotte, do vale do Lima, de Cacilhas a Sesimbra ou de Arganil à Covilhã). Era por esta razão que a aprovação de um plano de rede não fazia sentido. Sem ele, era possível continuar a adjudicar as obras que se quisesse, beneficiando positivamente alguns indivíduos (caso de Filipe de Carvalho, deputado que apoiava o governo na altura) e adaptando-se às manifestações de vontade da iniciativa privada. Com isto não se quer dizer que toda e qualquer proposta era aceite. O governo, perante uma nova proposta, normalmente pedia a opinião dos corpos consultivos do ministério das obras públicas e se o projecto não fosse conveniente podia ser recusado e morrer nos arquivos do ministério.

Depois de adjudicada a obra, as companhias podiam forçar os poderes públicos a modificar os projectos e aceitar determinados trabalhos. Por exemplo, Tomar devia ser servido por uma estação da linha do norte, de acordo com o projecto Watier, mas José de Salamanca não seguiria esta sugestão para evitar maiores custos e dificuldades. Nos caminhos-de-ferro do norte e leste a CRCFP conseguiu eximir-se da colocação dos segundos tabuleiros nas pontes metálicas e na linha da Beira Baixa não furou a serra da Gardunha, como era sugerido pelo engenheiro que elaborara o projecto. Não se pretende insinuar que as companhias faziam o que lhes aprouvesse, pois em algumas ocasiões o executivo competente não permitiu que elas levassem a sua avante. Neste aspecto, não podemos esquecer ainda que os empreiteiros contratados pelas companhias tinham também preocupações do foro financeiro e pretendiam gastar o menos possível para aumentar o lucro da sua empreitada. Esta economia tornava-se também do interesse das próprias companhias quando os seus contratos de concessão lhe garantiam um determinado rendimento de exploração. Nas linhas que não previam qualquer tipo de apoio estatal essa preocupação em reduzir custos tornava-se ainda mais premente. Isto é particularmente óbvio no ramal de Cáceres, uma das vias mais curvilíneas do país, assente deste modo para poupar nos encargos da construção.

Assentes os carris e abertas as vias à exploração, a influência das companhias mantinha-se, desde logo porque alguns dos contratos de adjudicação tinham cláusulas de salvaguarda da sua zona de influência (incluindo ramais), o que, obviamente, limitava o campo de acção dos governos. Isto verificou-se na linha do oeste, que foi alvo do interesse de alguns investidores, mas que acabou construída pela CRCFP por se encontrar em parte dentro da zona de exclusivo do caminho-de-ferro do norte. Por vezes, esta influência extravasava os limites do texto da lei. A CRCFP, por exemplo, conseguiu fazer com que o governo não construísse ou adjudicasse a ligação de Estremoz à linha do leste, apesar de esta via só muito dificilmente se poder considerar um ramal. A questão aqui era de concorrência entre vias que aquela companhia queria a todo o custo evitar. Foi por esta mesma razão que a linha internacional da Beira Baixa nunca foi construída, precisamente para não consti-

tuir uma concorrente ao caminho-de-ferro do leste. A pressão das companhias teve ainda impacto sobre o tesouro público, em virtude de muitos dos seus investidores contarem com o apoio dos mercados financeiros que forneciam crédito a Portugal, o que acabou por condicionar a configuração da malha férrea nacional. No final da década de 1860 e na década de 1890 a questão financeira foi misturada com a questão ferroviária por influência das organizações que operavam então no país. Esta proeminência dos interesses privados não era exclusiva de Portugal. A deficiência de capital nacional e, durante alguns anos, a falta de conhecimentos técnicos e de iniciativa empresarial privada eram comuns a outros países do mundo, onde a intervenção estrangeira era uma necessidade¹⁰.

Tendo em conta que um dos principais objectivos da política ferroviária nacional era ligar por via-férrea o reino à Europa, Espanha foi forçosamente um factor fulcral no desenvolvimento da rede férrea lusa. A influência do país vizinho fez-se logo notar na bitola empregada nas vias internacionais e consequentemente na rede de primeira ordem. Apesar de Portugal pretender o uso da bitola *normal* (1,44 m), como em França, Espanha optou pela bitola larga (1,67 m), obrigando Portugal a fazer o mesmo, pois não fazia sentido impor uma nova baldeação na fronteira. No que diz respeito aos pontos de travessia fronteiriço, Madrid teve também algo a dizer. A travessia em Badajoz foi uma imposição espanhola pois alguns engenheiros nacionais aconselhavam a directriz pelo vale do Tejo. Anos mais tarde esta solução foi mais uma vez recusada por Espanha (e também pela CRCFP, como vimos), pois apenas beneficiaria os portos lusos. A alternativa Cáceres nasceu de um acordo entre investidores que operavam em ambos os países. As ligações das linhas da Beira Alta e Douro à rede espanhola em Salamanca coincidam com a vontade nacional, mas tiveram de ser construídas por um conglomerado de bancos portugueses, subsidiado pelo tesouro público nacional. Portugal tinha outras conexões transfronteiriças em mente, mas a falta de interesse por parte de Espanha, sobretudo após perceber que o iberismo não contava com apoiantes suficientes em Portugal, foi um factor determinante para que não se concretizassem.

A partir de certa altura desta investigação ponderou-se a possibilidade de factores de índole militar ou estratégica terem influenciado a directriz das linhas e o aspecto final da rede. A conclusão a que se chegou é que tais preocupações pesaram muito pouco sobre aquelas questões. Havia alguma controvérsia sobre este assunto entre as esferas militares e no parlamento alguns oficiais trouxeram a temática à ordem do dia, contudo a discussão desta questão nunca foi tão acesa como o debate de aspectos técnicos, políticos e económicos (ou pelo menos as fontes não o registaram). De qualquer modo, os receios que alguns militares mostravam, sobretudo em relação às ligações transfronteiriças e aos acessos a Lisboa, não eram genericamente partilhados pelos decisores políticos, que preferiam confiar na diplomacia e na manutenção das relações amigáveis com os países vizi-

¹⁰ COMÍN COMÍN, 1998, vol. 2: 325. PINHEIRO, 1979. PINHEIRO, 1986: 114. SILVA, 2011: 2.

nhos. Os oficiais não partilhavam deste optimismo, mas entre eles não havia também um consenso generalizado, pois tudo estava dependente da forma como o país fosse invadido. Um dos poucos conselhos aceites pelo governo foi a passagem da linha do leste por Elvas, sugerida por Sá da Bandeira. No entanto, o general por esta ocasião alvittrara também a diferenciação da bitola em relação à rede do reino vizinho. Este alvitre foi recusado e após a morte de Sá da Bandeira o ramal de Cáceres anulou as eventuais vantagens militares da passagem por Elvas. Mais a norte, a rede espanhola penetrava em Portugal através de uma dupla ligação (Barca de Alva e Vilar Formoso). Nenhum desses caminhos-de-ferro estava protegido do lado português por qualquer tipo de infra-estrutura militar, pois o cruzamento da fronteira pela linha da Beira Alta fez-se em Vilar Formoso e não em Almeida como chegou a ser alvitrado. Os acessos a Lisboa (linha do oeste, linha de Cascais) atemorizaram também os militares, mas não geraram unanimidade entre eles e aqueles caminhos-de-ferro acabaram por ser construídos. Este aspecto liga-se intimamente às condicionantes financeiras de que falamos anteriormente. Construir linhas puramente estratégicas era caro e deste investimento não se esperava retorno no futuro. Mesmo a melhoria em termos militares de alguns caminhos-de-ferro podia agravar o caderno de encargos (e afastar os investidores) e das ferrovias esperava-se mais o desenvolvimento económico do país do que uma melhoria das suas condições de defesa.

Em todo este processo, o estado esteve presente e desempenhou um papel fulcral. Desde a apresentação da proposta até à inauguração da linha e até mais além, ao longo da exploração, o estado tinha o direito de intervir. Eram os poderes públicos, através do ministério das obras públicas (a partir de 1852), que recebiam e analisavam as propostas; em muitos casos, foram engenheiros contratados pelo estado que estudaram as linhas (e mesmo quando capitalistas privados desejavam estudar um determinado caminho-de-ferro tinham de pedir autorização para tal). Adjudicada a obra, os projectos tinham de ser apreciados pelo ministério das obras públicas antes de poderem ser efectuados. Durante a construção, os fiscais régios supervisionavam os trabalhos no sentido de assegurar que tudo corria de acordo com o contratado. A inauguração contava normalmente com a presença de representantes estatais (consoante a importância da linha que se debutava). Finalmente, ao longo da exploração os técnicos do ministério procuravam zelar pela qualidade do serviço prestado ao público. No caso nacional, a acção do estado estendeu-se ainda à construção e exploração de ferrovias, quer quando a iniciativa privada não foi capaz de honrar os seus compromissos (linha do leste no troço para lá do Carregado ou vias-férreas de sul e sueste), quer quando o estado resolveu assumir essa responsabilidade (caminhos-de-ferro do Minho e Douro). No entanto, nem sempre os poderes públicos foram capazes de impor as suas opiniões aos concessionários, tanto na construção como na exploração, e em alguns casos a sua influência acabou por se verificar mais por omissão do que por acção. Quando mencionamos *estado* referimo-nos sobretudo ao governo, pois o parlamento assumiu-se muito mais como palco de discussão do que de decisão. Os engenheiros nacionais pos-

suíam o conhecimento e a autoridade suficientes para se assumirem como um factor fulcral no delineamento da rede nacional, porém, as suas funções eram meramente consultivas, muitos deles estavam empresarial e politicamente comprometidos e entre a classe não havia um consenso generalizado, pelo que o governo facilmente encontrava um técnico que advogasse em favor da sua posição. Neste ponto discordamos dos autores que vêem na discussão do plano de rede na década de 1870 uma afirmação da classe dos engenheiros¹¹. A falta de unanimidade nesta discussão (depois do plano final aprovado por uma comissão nomeada pela AECP surgiram outros com diferenças substanciais) não fortaleceu a sua posição e permitiu ao poder político legitimar qualquer decisão que tomasse, muito embora do ponto de vista da publicidade do trabalho dos engenheiros, aquele debate lhes tenha dado muita visibilidade. Isto não quer dizer que os engenheiros fossem constantemente postos de lado ou as suas opiniões relevadas para segundo plano¹².

Os parágrafos antecedentes parecem pintar um quadro bastante negro daquilo que foi a introdução de caminhos-de-ferro em Portugal no século XIX. Importa por isso referir que apesar de o investimento não ter satisfeito as expectativas, os caminhos-de-ferro foram importantes para a economia e sociedade nacionais. Aliás, o problema foi precisamente ter-se elevado em demasia as expectativas. Apesar de estas não se terem concretizado (o sonho de fazer convergir uma grande parte do comércio europeu para Lisboa, fazendo da capital portuguesa o cais da Europa, transformou-se numa enorme desilusão), o caminho-de-ferro trouxe consigo vantagens e benefícios desconhecidos até então pelos portugueses: em termos de circulação de produtos as ferrovias facilitaram e aceleraram o transporte a longas distâncias; a nível demográfico, surgiram povoações novas e a mobilidade interna aumentou¹³; quanto a aspectos culturais e mentais, o comboio activou a comunicação de notícias e de novidades científicas – *“perdia Coimbra aquele aspecto de um mundo isolado em que o estudante se absorvia como em um sonho da vida, mas achou-se subitamente penetrado da luz da civilização europeia que aí vinha a reverberar”*¹⁴ – e alterou as noções de espaço e tempo¹⁵. Para Alberto Pimentel, que escrevia em 1874, *“hoje a locomoção é outra: rápida, certa, vertiginosa. O caminho de ferro devora as distâncias e os episódios”*. Cerca de vinte anos depois, Pinheiro Chagas concordava: *“hoje tudo se esvaíu, se dissipou diante da vertiginosa velocidade do caminho de ferro”*. Eça de Queirós colocara também um dos seus personagens a dar conta deste fascínio pela velocidade: questionado sobre a viagem de comboio entre Lisboa e o Carregado, o Vilaça d’Os Maias confessava que *“faz arrepiar um bocado”*. Eram testemunhos que contrastavam com a opinião de Lady Jackson, que, habituada à maior velocidade dos comboios ingleses, entendia

¹¹ SILVA, 2009: 331.

¹² PEREIRA, 2012c. PEREIRA, 2012e. PEREIRA, 2012h. PINHEIRO, 1986.

¹³ GÓMEZ MENDOZA, 1989: 133 e ss. SILVEIRA et al., 2011a. SILVEIRA et al, 2011b: 15-18.

¹⁴ GAIO, 1957: 20-21.

¹⁵ JUSTINO, 1988-1989. SERRÃO, 1996.

que em Portugal “o comboio viaja devagar, mas sem perigo, pelo menos”¹⁶, mas que demonstram como a rapidez de transporte foi sentida profundamente pelos portugueses, sobretudo (mas não só) por aqueles que dela podiam usufruir. Nem todas as localidades dispunham de caminho-de-ferro ou até de acesso facilitado às estações, o que acabou por reforçar as desigualdades territoriais pré existentes¹⁷. Além disto, o investimento em caminhos-de-ferro foi benéfico para a distribuição dos salários, que por sua vez foi importante para o alargamento do mercado interno, tal como em Espanha. Sem caminhos-de-ferro, o atraso ibérico em relação ao resto da Europa seria muito maior¹⁸.

O caminho-de-ferro foi também determinante para o desenvolvimento do mercado e dos serviços de lazer e turismo, tal como o foi um pouco por toda a Europa¹⁹. “Com o comboio adquiriu-se o hábito de viajar, não só por necessidade, mas também e em larga escala por mero prazer e recreio”²⁰. Em Portugal, este crescimento verificou-se sobretudo a partir da década de 1880. As companhias ferroviárias criaram tarifas e comboios especiais para viagens com destino a termas, praias e locais de lazer e trataram de os publicitar em guias de viagem e na *GCFPH*²¹. O caminho-de-ferro de Cascais, além de servir o tráfego metropolitano, transportava também os veraneantes que na época dos banhos procuravam as praias da linha. Na estação do Buçaco, esperava-se a visita de muitos visitantes sobretudo no Verão. Em Espinho (linha do norte), o comboio foi importante para o desenvolvimento daquela estância balnear. A linha da Póvoa fomentava também o transporte para as praias e romarias da região. “A grande vida entrou em Sintra. Caíu por terra completamente a suposição que alguns nutrem de que o caminho de ferro ia matar o Eden de Byron. Antes de ontem, mais de mil e duzentas pessoas foram nos comboios”²².

Porém, é também incontestável que o investimento ferroviário acentuou a dependência externa e desviou fundos de outros sectores que poderiam estimular o consumo. Foi uma ilusão partilhada também por Espanha que investiu 15 vezes mais capital nos caminhos-de-ferro do que na indústria. Em todo o caso o fontismo não passava por lançar actividades empresariais, tarefa que cabia aos particulares, mas sim por construir infra-estruturas para que aquelas actividades pudessem florescer²³. O caminho-de-ferro não foi instrumento fundamental para a formação e unificação do mercado nacional, não acabou com a compartimentação do país (o fosso entre interior e litoral aumentou), não estancou a emigração (pelo contrário, parece tê-la facilitado sobretudo no norte interior do

¹⁶ Apud. ABRAGÃO, 1956b: 18, 43-44 e 67. AGUILAR, 1945b: 553.

¹⁷ MARTI-HENNEBERG, 2011: 10. SILVEIRA et al., 2011a.

¹⁸ GÓMEZ MENDOZA, 1989: 207. GÓMEZ MENDOZA, 1991: 113-115. LAINS, 1990 PINHEIRO, 1986: 236 e 519.

¹⁹ GÓMEZ MENDOZA, 1989: 133 e ss. MATOS et al., 2009: 1.

²⁰ GONÇALVES, 1956: 518.

²¹ MATOS et al., 2009. PINHEIRO, 2002: 10. RIBEIRO, 2006b.

²² Apud GAIO, 1957: 67, 77 e 81. Ver também AHMOP. JCOPM. Cx. 36 (1891), pareceres 20232 (27-4-1891) e 20657 (6-8-1891). EÇA, 1877. LOPES, 1888. RIBEIRO, 2006.

²³ MATA, 1988. TORTELLA CASARES, 1982.

país²⁴), nem acelerou o desenvolvimento industrial, mantendo-se Portugal um país agrícola, tal como Espanha. Neste último ponto, apesar de se esperar o desenvolvimento da indústria com o caminho-de-ferro, aquela nunca foi protegida por restrições alfandegárias. As importações de material de construção e exploração sempre foram isentas de taxas, pelo menos até meados da década de 1880, quando os perdões aduaneiros se limitaram aos itens que não podiam ser produzidos em Portugal, depois da JCOPM alertar para essa necessidade²⁵. As isenções alfandegárias constituíam um dos grandes factores para a obtenção de lucro neste negócio através do fornecimento de material, já que *“el beneficio estuvo en la construcción de la red, más que en su explotación normal”*, de modo que *“las compañías ferroviarias nunca fueron grandes negocios para sus accionistas, una vez pasada la época de la construcción, durante la que repartieron dividendos”*²⁶. Por outro lado, a isenção de taxas alfandegárias era uma forma de compensar os países fornecedores perante os quais as nações periféricas por vezes entravam em incumprimento²⁷. Já a Bélgica e a Alemanha, através do regime pautal conseguiram desenvolver cada uma das suas siderurgias depois de aprenderem as técnicas inglesas, enquanto que em França, *“les commandes des compagnies de chemin de fer ont joué un rôle décisif dans le processus d’industrialisation au cours du troisième quart du XIX siècle”*²⁸. De qualquer modo, nunca o caminho-de-ferro poderia operar grandes transformações numa economia que impedia a plena realização do programa de melhoramentos materiais: eminentemente agrícola, com deficiente dotação de recursos naturais, débil procura interna, fraca qualificação da mão-de-obra, saldos comerciais constantemente negativos e dependente das remessas dos emigrantes, que, por sua vez dependiam da situação económica internacional e brasileira. Contudo, nenhuma outra estratégia de desenvolvimento geraria resultados superiores e em todo o caso nunca um governo poderia adoptar um discurso pessimista. As expectativas cresceram (tanto na encenação dos debates parlamentares como na frieza dos relatórios técnicos) e não conseguiram ser atingidas pela realidade²⁹.

²⁴ SILVEIRA et al., 2011b: 2 e 19-21.

²⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 26 (1883), parecer 10517 (26-4-1883). PINHEIRO, 1988a: 765-767. Ver anexo 11.

²⁶ COMÍN COMÍN, 1998, vol. 1: 82; vol. 2: 327-328.

²⁷ ARTOLA, 1978: 366-371. CAFAGNA, 1976: 287 e ss. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 89-92.

²⁸ CARON, 1997-2005, vol. 1: 539. Ver também HERTEN et al., 2001: 28 e 63-64. LAFFUT, 1983: 209-214. FREMDLING, 1983: 123 e 128

²⁹ ALEGRIA, 1990. ANES ALVAREZ, 1978: 479. PINHEIRO, 1986. MATA, 1993. REIS, 1984.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I | FONTES

I-A | MANUSCRITAS

I-A-1 | ARQUIVO GERAL DA MARINHA

Vários ofícios (1856-1861).

I-A-2 | ARQUIVO HISTÓRICO-DIPLOMÁTICO

Caminhos de ferro. Ligação por intermédio de pontes, cx. 1066, mç. 8.

Entroncamento da linha ferrea do Douro, cx. 1036, mç. 5.

Vários documentos (1869-1884).

I-A-3 | ARQUIVO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Conselho de Obras Públicas e Minas, livs. 1 a 28 (1852-1868).

Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, livs. 29 a 38 (1869-1877).

Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, cxs. 18 a 39 a (1875 e 1877-1892).

Processos individuais.

I-A-4 | ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR

Arquivo Particular de Sá da Bandeira, div. 3/18. Vários documentos.

Comissão Consultiva de Defesa do Reino, div. 3/01.

Comissão de Defesa de Lisboa e seu Porto, div. 3/01, div. 3/20.

Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880, div. 3/20/25/29.

Fundo Particular do General Vitoriano José César, FP 25/3/306/5.

Fundo Particular Roma Bocage, FP 46.

Processos individuais.

Vários documentos (1849-1938).

I-A-5 | ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

Câmara dos Dignos Pares do Reino. Secção do Arquivo (1875, 1879, 1880 e 1885). Cadernos de Comissões, sec. V, cx. 1, doc. 6.

Câmara dos Dignos Pares do Reino. Secção do Arquivo (1882). Proposta de Fonseca Santos e Vianna por si e por um grupo de Banqueiros e commerciantes offerecendo ao Governo Portuguez o tomarem de arrendamento a exploração do caminho de ferro do Minho e Douro por contracto feito sob bases que apresenta, sec. 5, cx. 1, doc. 13.

Secção VI, cx. 215, processo relativo à proposta de complemento das linhas-férreas do Estado.

I-A-6 | CENTRO NACIONAL DE DOCUMENTAÇÃO FERROVIÁRIA

Arquivo Digital. Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Comité de Paris. Disponível em www.fmnf.pt/arquivo.

Arquivo Digital. Direcção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro. Linha de Cascais. Disponível em www.fmnf.pt/arquivo.

Caminhos de Ferro do Estado. Construção, cxs. 4, 22, 23, 28, 33, 59, 77, 92, 93, 130.

I-B | FONTES IMPRESSAS

I-B-1 | ARQUIVO HISTÓRICO-DIPLOMÁTICO

Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães. Papeis que dizem respeito à questão com John Dixon 1881-1883, cx. 1051, mç. 2.

I-B-2 | ARQUIVO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

AZEVEDO, Eugénio Rodrigues Severim de (1883) – *Relatorio apresentado á Direcção Geral das Obras Publicas e Minas. Caminhos de ferro. Tarifas e estatistica*. Lisboa: IN.

ESPAÑA. Junta de Estadística (1865) – *Informe sobre el plan general de ferro-carriles de España*. Madrid: Imprenta de Frederico Escamez.

KENDALL, Henrique Carlos de Meireles (1894) – *A administração do syndicato portuense e os meus trabalhos desde 1886 em defeza dos interesses dos accionistas dos bancos. Resposta a uma provocação*. Porto: Tipografia de António José da Silva Teixeira.

LAMIRELLE (1864) – *Caminhos de ferro de D. José de Salamanca em Portugal*. Lisboa: Sociedade Tipográfica Franco-Portuguesa.

PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1881) – *Estatística Graphica. Quadros Graphicos. 1881 (1º volume)*. Lisboa: IN.

I-B-3 | ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR

Comissão Superior de Guerra, div. 3/20/27.

I-B-4 | BIBLIOTECA DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

AGUIAR, António Augusto de (1882) – *Caminho de ferro de Salamanca. Discursos parlamentares*. Lisboa: IN, 160/1900(5) (2746-2760), doc. 2753.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO (1881) – *Relatorio dos actos da direcção da Associação Comercial do Porto no anno de 1880 apresentado á Assemblêa Geral na primeira sessão do anno de 1881*. Porto: Imprensa Comercial, 157/1900(2) (2714-2731), docs. 2720 e 2721.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO (1883) – *Relatorio dos actos da direcção da Associação Comercial do Porto no anno de 1882 apresentado á Assemblêa Geral na primeira sessão do anno de 1883*. Porto: Imprensa Comercial, 157/1900(2) (2714-2731), doc. 2731.

CAMINHOS de ferro de sueste e a reforma. Analyse comparativa (1869). Lisboa: Tipografia Largo de São Domingos, 156/1900(1) (2697-2713), doc. 2705.

DUAS palavras sobre o contracto Salamanca (1860). Lisboa: Tipografia do Futuro, 156/1900(1) (2697-2713), doc. 2712.

LOPES, José Norberto Correia (1880) – *Exposição ácerca do caminho de ferro de Lisboa a Torres, Caldas Leiria e Pombal. 1.ª parte. Lisboa a Torres*. Lisboa: Tipografia Universal, 157/1900(2) (2714-2731), doc. 2718.

PEZERAT, Pedro José (1867) – *Memoria sobre dokas commerciaes, bairros maritimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro commercial, estrategico e testa dos caminhos de ferro europeus*. Lisboa: Tipografia Franco-Portuguesa, 156/1900(1) (2697-2713), doc. 2701.

RELATORIO ácerca dos caminhos de ferro americanos e proposta de concessão definitiva a Francisco Maria Cordeiro de Sousa, e Luciano Cordeiro de Sousa (1873). Lisboa: Tipografia Universal, 159/1900(4) (2733-2745), doc. 2743.

SANTOS, Clemente José dos, compil. (1884) – *Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884*, 226/1910. 3233-3234.

SINDICATO PORTUENSE (1882) – *Ao Paiz. Relatorio do Syndicato Portuense*. Porto: Imprensa Comercial, 1882, 160/1900(5) (2746-2760), doc. 2752.

I-B-5 | BIBLIOTECA DO BANCO DE PORTUGAL

MASSARELOS, Barão de (1857) – *Substituição offerecida ao parecer da comissão eleita pela direcção da Associação Commercial sobre a conveniencia do Caminho de ferro do Porto a Vigo*. Porto: Tipografia Comercial, F. F. 9987.

I-B-6 | GABINETE DE ESTUDOS OLISIPONENSES

A LINHA ferrea de Lisboa ao Pombal por Torres Vedras e a defeza da capital (1880). Lisboa: Imprensa Democrática.

ARAÚJO, Norberto (1939) – *Peregrinações em Lisboa. Livro XV*. Lisboa: Parceria A. M. Pereira.

GAMOND, M. A. Thomé de (1870) – *Mémoire sur le projet agrandissement de la ville de Lisbonne*. Paris

I-C | PERIÓDICOS

BOLETIM da C. P. (1929-1974). Direcção Geral da C. P., ed. Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P. e Tipografia da GCF.

BOLETIM do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1853-1868). Portugal. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, ed. Lisboa: IN.

DIARIO da Camara dos Deputados (1835-1860; 1869-1892). Portugal. Câmara dos Deputados, ed. Lisboa: IN.

DIARIO da Camara dos Dignos Pares do Reino (1869-1892). Portugal. Câmara dos Pares do Reino, ed. Lisboa: IN.

DIARIO da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa (1822-1828). Portugal. Câmara dos Deputados, ed. Lisboa: Impressão Régia.

DIARIO de Lisboa (1860-1868). Portugal. Governo, ed. Lisboa: IN.

DIARIO do Governo (1842-1860 e 1878). Portugal. Governo, ed. Lisboa: IN.

GAZETA dos Caminhos de Ferro (1898-1907; 1909-1971). Vários ed. Lisboa: Tipografia do Comércio e Tipografia da GCF.

GAZETA dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha (1888-1897). Leonildo de Mendonça e Costa, ed. Lisboa: Tipografia do Comércio.

GAZETA dos Caminhos de Ferro, Electricidade e Automobilismo (1908). Leonildo de Mendonça e Costa, ed. Lisboa: Tipografia da GCFEA.

REVISTA Portuguesa de Comunicações (1929-1934). J. Carvalho dos Santos e Raul Esteves dos Santos, eds. Lisboa: Comunicações Limitada.

REVISTA de Obras Públicas (1853-1900). Escuela de Ingenieros de Caminos, ed. Madrid: Escuela de Ingenieros de Caminos. Disponível em ropdigital.ciccp.es.

REVISTA de Obras Públicas e Minas (1870-1906). AECp, ed. Lisboa: IN.

REVISTA Económica (1846). Lisboa: IN.

REVISTA Popular (1851). Joaquim Henriques Fradesso da Silveira, ed. Lisboa: Tipografia da Revista Popular, v. 4.

REVISTA Militar (1849-1900). Lisboa: Tipografia da Revista Militar.

I-D | COMPILAÇÕES

ALMEIDA, Ribeiro de; CAMBEZES, Eduardo (19--) – *Legislação dos caminhos-de-ferro*. Santarém: Gráfica.

ASSOCIAÇÃO Comercial e Industrial de Coimbra (1936) – *Caminhos de ferro das Beiras (compilação de documentos)*. Coimbra: Minerva.

COLLECÇÃO das Ordens do Exército (1845-1892). Lisboa: IN.

COLLECÇÃO Official de Legislação Portuguesa (1845-1892). Lisboa: IN.

DINIS, Pedro Guilherme dos Santos (1915-1919) – *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes*. Lisboa: IN. 6 vs.

DISCURSOS proferidos na camara dos dignos pares sobre a questão Larmanjat (1872). Lisboa: IN.

DOCUMENTOS relativos ao caminho de ferro da Beira Alta (1876). Lisboa: IN.

DOCUMENTOS relativos aos caminhos de ferro do sul e sueste e seus prolongamentos (1869). Lisboa: IN.

FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, compil. (1874) – *Legislação e disposições regulamentares sobre empreitadas*. Lisboa: IN.

FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, compil. (1876) – *Legislação e disposições regulamentares ácerca do serviço de obras publicas*. Lisboa: IN.

FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, compil. (1881) – *Suplemento à legislação e disposições regulamentares ácerca do serviço de obras publicas*. Lisboa: IN.

FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, compil. (1883-1903) – *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*. Lisboa: IN. 3 vs.

I-E-1 | ARQUIVO HISTÓRICO-DIPLOMÁTICO

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES (188-) – [*Prolongamento da linha de Guimarães*]. Caminhos de ferro. Ligação por intermédio de pontes, cx. 1066, mç. 8.

I-E-2 | ARQUIVO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

AS ESTRADAS de ferro propostas por parte da Companhia Inglesa representada pelo snr. General Bacon (1845), D-3-6-A.

ESPAÑA. Direccion General de Obras Públicas (1867a) – *Carta de España con las lineas de ferro carriles que formaban la red en 1.º de enero de 1866 y todas las apoyadas en la información publica abierta con motivo del plan (1867), C 0224-8 C.*

ESPAÑA. Direccion General de Obras Públicas (1867b) – *Carta de España com los ferro-carriles concedidos y propuestos para formar la red general, y las carreteras que comprende el plan de las del Estado con la situacion en que se hallaban en 1.º de Enero de 1865 (1867), C 0224-7 C.*

ESPAÑA. Direccion General de Obras Públicas (1867c) – *Carta de los ferro-carriles de España com arreglo al plan general propuesto por la comision especial nombrada en Abril de 1865 (1867), C 0224-2 C.*

GOUDCHAUX, E. (186-) – *Carta das estradas cuja construcção é reclamada pelo desenvolvimento do tráfego dos caminhos-de-ferro de Norte e Leste, C-3-4-B.*

MAPPA indicativo do plano geral das estradas districtaes proposto pelo conselho das obras publicas (1864), C-1-250-C.

MAPPA indicativo do plano geral das estradas districtaes proposto pelo conselho das obras publicas (1867), C-2-250-C.

PAIS, Miguel Carlos Correia (1877) – *Carta geographica de Portugal Indicando a rede dos principais caminhos de ferro estratégicos, C-1-32-B.*

PLANO geral das linhas ferreas estudadas ao norte do Mondego (1888), C-7-32-B.

RUMBALL, Thomas (1852) – *Plan of the Line between Lisbon and Saccavem as laid out by M^r. Rumbold, D-18-101-C.*

SYSTEMA geral das communicacões do reino a que se refere a carta de lei datada de 22 de Julho de 1850 (1850), C-1-248-C.

I-E-3 | ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR

MAPPA das Linhas ferreas e localidades onde há guarnições e estabelecimentos militares (1894), div. 3/47/AV1/120.

PLANTA topographica entre Lisboa e Torres Vedras (1874), div. 3/47/AV2/5052.

VIAS ferreas projectadas entre Lisboa e Valladolid, e Lisboa e Madrid, e de Valladolid à fronteira de França (185-), div. 3/18/9/16/16.

I-E-4 | BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL

MAPPA dos caminhos de ferro de Hespanha e Portugal (1859). [Lisboa]: [s.n.]. Disponível em purl.pt/1964 (consulta em 3-2-2009).

SYSTEMA geral das communicacões do reino a que se refere a carta de lei datada de 15 de Julho de 1862 (1862). [S.l.]: [s.n.], [post. 1862]. Disponível em purl.pt/6275 (consulta em 3-2-2009).

SYSTEMA geral das communicacões do Reino a que se refere a proposta de lei datada de 28 de Fevereiro de 1854 (1854). [S.l.]: [s.n.], [post. 1854]. Disponível em purl.pt/3407 (consulta em 3-2-2009).

I-E-5 | OUTROS

RAILWAYS network in Europe, 1870 (2011). Disponível em www.europa.udl.cat/contents/transport-infrastructures/railways/europe/maps (consulta em 1-6-2010).

RAILWAYS network in Europe, 1870-1900 (2011). Disponível em www.europa.udl.cat/contents/transport-infrastructures/railways/europe/maps (consulta em 1-6-2010).

I-F | MONOGRAFIAS

A., M. (1860) – *Caminhos de ferro considerados sob o ponto de vista militar*. «RM», t. 12, n.ºs 8 e 10. Lisboa: Tipografia Universal, p. 250-258 e 351-355.

AGUIAR, Joaquim Nunes de (1859) – *Relatorio sobre o reconhecimento nas duas margens do Tejo, para conhecer da possibilidade da construção de uma linha ferrea*. «BMOP», n.º 12. Lisboa: IN, p. 613-617.

ALMEIDA, Albino Francisco de Figueiredo e (1851) – *Vias de communicacão*. Lisboa: Tipografia da Revista Popular.

ALMEIDA, Albino Francisco de Figueiredo e (1854) – *Relatorio sobre os caminhos de ferro inglezes, e breve noticia sobre os telegraphos electricos*. «BMOP», n.º 8. Lisboa: IN, p. 128-134.

- ALMEIDA, Albino Francisco de Figueiredo e (1859)** – *Relatório sobre os progressos que tem feito em França a arte da construção dos caminhos de ferro nos ultimos seis annos*. «BMOP», n.º 6. Lisboa: IN, p. 384-394.
- ALZOLA MINONDO, Pablo de (1884)** – *Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha*. «ROP», t. 32, n.º 21. Madrid: Escuela de Ingenieros de Caminos, p. 327-331. Disponível em ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1884/1884_tomoII_21_02.pdf (consulta em 15-7-2010).
- ARNOUX, M. C. (1860)** – *De la nécessité d'apporter des économies dans la construction des chemins de fer et des moyens de les obtenir*. Paris: Imprimerie Administrative.
- ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portugueses (1871-1872)** – *Caminhos de ferro economicos*. «ROPM», t. 2, n.ºs 21-22 e 24 e t. 3, n.º 25. Lisboa: IN, p. 315-447 e 1-22.
- ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portugueses (1873)** – *O caminho de ferro da Beira*. «ROPM», t. 4, n.º 38. Lisboa: IN, p. 47-53.
- ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portugueses. Comissão encarregada de estudar a rede dos caminhos de ferro em Portugal (1878a)** – *Parecer da comissão encarregada de estudar a rede dos caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.º 97. Lisboa: IN, p. 1-8.
- ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portugueses. Comissão encarregada de estudar a rede dos caminhos de ferro em Portugal (1878b)** – *Caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.ºs 100-101. Lisboa: IN, p. 181-193.
- ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portugueses. Comissão encarregada de estudar a rede dos caminhos de ferro em Portugal (1878c)** – *Relatorio ácerca do plano da rede geral dos caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.ºs 102-103. Lisboa: IN, p. 289-304.
- ÁVILA, Joaquim Tomás Lobo de (1853)** – *Reflexões sobre o contracto para a construcção do caminho de ferro de leste*. Lisboa: IN.
- B., E. (1863)** – *Caminos de Hierro de Portugal. Lineas de Lisboa á Badajoz y a Oporto*. «ROP», t. 11, n.º 10. Madrid: Escuela de Ingenieros de Caminos, p. 120-121. Disponível em ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1863/1863_tomoI_10_02.pdf (consulta em 15-7-2010).
- BARTISSOL, E.; SEYRIG, T. (1889)** – *A travessia do Tejo em Lisboa*. «GCFPH», a. 2, n.º 25 a 28 (16 de Março a 1 de Maio). Lisboa: IN, p. 2-56.
- BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa (1858)** – *Relatorio do fiscal do caminho de ferro de Sul, datado de 23 de Março de 1857*. «BMOP», n.º 5. Lisboa: IN, p. 571-572.
- BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa (1860)** – *Relatorio sobre o reconhecimento do caminho de ferro pela Beira*. «BMOP», n.º 3. Lisboa: IN, p. 261-280.
- BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa (1877a)** – *Caminho de ferro da Beira Baixa. Relatorio do projecto definitivo*. «ROPM», t. 8, n.º 93. Lisboa: IN, p. 369-384.

- BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa (1877b)** – *Caminho de ferro da Beira Baixa. Ramal para Caceres*. «ROPM», t. 8, n.º 94. Lisboa: IN, p. 397-406.
- BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa (1878a)** – *A rede dos caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.º 99. Lisboa: IN, p. 148-171.
- BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa (1879a)** – *Caminhos de ferro de via reduzida. Caminho ligando os cantões de Saint Gall e Apentzel*. «ROPM», t. 10, n.º 115. Lisboa: IN, p. 367-369.
- BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa (1879b)** – *Caminho de ferro do Righi. Fortes rampas. Systema de cremalheira*. «ROPM», t. 10, n.º 115. Lisboa: IN, p. 369-371.
- BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa (1880)** – *Estudos de caminhos de ferro de via reduzida ao Norte do Douro*. «ROPM», t. 11, n.ºs 125-126. Lisboa: IN, p. 145-183.
- BRANDÃO, Zeferino Norberto Gonçalves (1878b)** – *Breves reflexões a proposito da defesa do paiz*. «RM», t. 30, n.º 15. Lisboa: Tipografia Universal, p. 494-454.
- BREYNER (1886)** – *Caminhos de ferro*. «Revista de Sciencias Militares», v. 3, n.ºs 13-18. Lisboa: Tipografia Elzeviriana, p. 33-40.
- BREYNER, António de Melo (1868)** – *Importancia dos caminhos de ferro e seu emprego*. «RM», t. 20, n.º 9. Lisboa: Tipografia Universal, p. 176-178.
- BREYNER, António de Melo (1870)** – *Emprego dos caminhos de ferro na guerra*. «RM», t. 22, n.º 15. Lisboa: Tipografia Universal, p. 268-272.
- BREYNER, António de Melo (1875)** – *Serviço de transportes*. «RM», t. 27, n.º 15. Lisboa: Tipografia Universal, p. 291-295.
- C., S. (1882)** – *Os trens dos caminhos de ferro blindados*. «RM», t. 34, n.º 19. Lisboa: Tipografia Universal, p. 577-583.
- CAMINHOS de ferro considerados militarmente (1857)*. «RM», t. 9, n.ºs 7-12. Lisboa: Tipografia de G. M. Martins, p. 381-604.
- CARVALHO, A. Luciano de (1887)** – *Caminhos de ferro do Minho e Douro. Ramal da estação á alfandega do Porto*. «ROPM», t. 18, n.ºs 215-216. Lisboa: IN, p. 356-378.
- CARVALHO, A. Luciano de (1896)** – *De como foi iniciada a campanha da construção*. «GCFPH», a. 9, n.º, 213 (1 de Novembro). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 324-325.
- CARVALHO, A. Luciano de (1897)** – *Caminhos de ferro do Minho e Douro. Linha Urbana do Porto*. «ROPM», t. 28, n.ºs 327-328. Lisboa: IN, p. 128-151.
- CARVALHO, A. Luciano de; SOARES, Alfredo (1889)** – *Ponte internacional sobre o rio Águeda*. «ROPM», t. 20, n.ºs 233-238. Lisboa: IN, p. 121-152, 165-229 e 273-293.
- CARVALHO, Félix Manuel Borges Pinto de (1856)** – *O ministro da fazenda considerado na presença dos seus actos*. Porto: Tipografia de Sebastião José Pereira.

- CARVALHO, Francisco Maria Henriques; VALE, Abílio de Macedo Lopes do (1867)** – *Breve Notícia das diferentes terras de Portugal por onde passam os caminhos de ferro*. Coimbra: Imprensa Literária.
- CASTRO, Joaquim Pereira Pimenta de (1883)** – *Os projectos Saraiva e Hintze para contratar a conclusão e exploração do caminho de ferro Sul, Sueste e Algarve*. Lisboa: Tipografia Universal.
- CHELMICKI, José Carlos Conrado (1860)** – *Relatório sobre o traçado de um caminho de ferro pela Beira*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 71-74.
- CLARK, D. Kinnear Clark (1880)** – *Tramways. Construction et exploration*. Disponível em bibli.ec-lyon.fr/exl-doc/patrimoine/10856V01/10856V01.pdf (consulta em 2-3-11).
- CLEMENTE GARRIDO, Rafael (1890)** – *Datos relativos a la explotación de ferrocarriles presentados y comentados con motivo de la información sobre el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios*. «ROP», t. 48, n.º 9. Madrid: Escuela de Ingenieros de Caminos, p. 129-135. Disponível em ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1890/1890_tomoVIII_9_01.pdf (consulta em 15-7-2010).
- COELHO, Fernando Pinto (1891)** – *O caminho de ferro de carril unico sobreelevado systema Lartigue*. «ROP», t. 22, n.ºs 257-258. Lisboa: IN, p. 140-165.
- COELLO, Francisco (1855)** – *Proyecto de las lineas generales de navegacion y de ferro-carriles en la Peninsula Española*. Madrid: Imprensa de Tomás Nuñez Amor.
- COMISSÃO NOMEADA POR PORTARIA DE 16 DE MARÇO DE 1883 PARA ESTUDAR OS MELHORAMENTOS DO PORTO DE LISBOA (1885)** – *Melhoramentos do porto de Lisboa. Parecer da comissão nomeada por portaria de 16 de Março de 1883 para estudar os melhoramentos do porto de Lisboa*. «ROP», t. 16, n.ºs 181-184. Lisboa: IN, p. 1-96 e 113-115.
- COMPANHIA DAS OBRAS PÚBLICAS DE PORTUGAL (1851)** – *Memoria apresentada pela direcção da Companhia das Obras Públicas de Portugal ao Excelentissimo Senhor Ministro dos Negocios do Reino em 19 de Agosto de 1851*. Lisboa: IN.
- COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES (1882)** – *Caminho de ferro do Bougado a Guimarães*. [S. l.]: [s. n.].
- COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES (1883)** – *A companhia do caminho de ferro de Guimarães e John Dixon, ex-empregado da fallida Minho District Railway Company, Limited*. Porto: Real Tipografia Lusitana.
- CONVENIO para o entroncamento das vias ferreas nas fronteiras de Portugal e Hespanha assignado em Lisboa pelos respectivos plenipotenciários aos 27 de Abril de 1866 (1866)**. Lisboa: IN.
- CONVENIO regulamentar de transito entre Portugal e Hespanha assignado em Madrid aos 2 de Outubro de 1885 (1885)**. Lisboa: IN.
- CORDEIRO, Cândido Celestino Xavier (1870)** – *Estudos feitos em França e Allemanha*. «ROP», t. 1, n.ºs 1-5. Lisboa: IN, p. 3-14, 37-50, 69-84 e 127-141.

- CORDEIRO, Cândido Celestino Xavier (1879)** – *Memoria ácerca dos caminhos de ferro de via reduzida*. «ROPM», t. 10, n.º 113-115. Lisboa: IN, p. 237-269, 289-318 e 337-365.
- CORDEIRO, Cândido Celestino Xavier (1889)** – *Linha do valle do Vouga*. «GCFPH», a. 2, n.º 36 (21 de Julho). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 177.
- CORDEIRO, Cândido Celestino Xavier (1890)** – *O tunel*. «GCFPH», a. 3 n.º 60 (11 de Junho). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 183-184.
- CORDEIRO, Cândido Celestino Xavier (1893a)** – *Caminho de ferro de Valle do Vouga*. «GCFPH», a. 6 n.º 140 (16 de Outubro). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 305-306.
- CORDEIRO, Cândido Celestino Xavier (1893b)** – *Os caminhos de ferro vicinaes*. «GCFPH», a. 6 n.º 135 (1 de Agosto). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 225-226.
- CORDEIRO, Cândido Celestino Xavier (1894)** – *Caminho de ferro do Valle do Vouga*. «GCFPH», a. 7 n.º 153 (1 de Maio). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 137-138.
- CORDEIRO, Cândido Celestino Xavier (1895)** – *O caminho de ferro do Valle do Vouga*. «GCFPH», a. 8 n.º 180 (16 de Junho). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 137-138.
- CORVO, João de Andrade (1868)** – *A questão do caminho de ferro de sueste*. Lisboa: Tipografia Portuguesa.
- COSTA, João Tomás et al. (1894)** – *Plano geral das obras a fazer para adaptação do porto de Leixões a porto comercial*. «ROPM», t. 25, n.º 297-298. Lisboa: IN, p. 415-455.
- COSTA, José Carlos Rodrigues da (1878)** – *A defeza nacional*. «RM», t. 30, n.º 11. Lisboa: Tipografia Universal, p. 336-341.
- COSTA, Leonildo de Mendonça e (1890)** – *A historia da iniciativa*. «GCFPH», a. 3 n.º 60 (11 de Junho). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 186-187.
- COUCEIRO, José Anselmo Gromicho (1860)** – *Relatorio sobre o resultado do reconhecimento do terreno entre o caminho de ferro do Norte e a fronteira de Leste, a fim de conhecer a possibilidade de uma linha ferrea nesta direcção*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 74-75.
- COUCEIRO, José Anselmo Gromicho; MARGIOCHI, Joaquim Simões (1855)** – *Relatorio dos Fiscaes do Governo sobre os trabalhos executados no caminho de ferro de Leste, desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1854*. «BMOP», n.º 6. Lisboa: IN, p. 257-262.
- COUCEIRO, José Anselmo Gromicho; MASCARENHAS; Sebastião do Canto e Castro; FONTOURA, Pedro de Alcântara Gomes (1861)** – *Relatorio. Linha do Barreiro ás Vendas Novas*. «BMOP», n.º 2. Lisboa: IN, p. 137-151.
- CUNHA, Henrique Lima e (1888)** – *Esboço de traçado de um caminho de ferro metropolitano em Lisboa*. «ROPM», t. 19, n.º 223-224. Lisboa: IN, p. 262-269.
- D. PEDRO V (1903)** – *Carta ácerca da viação publica em Portugal*. «Revista de Engenharia Militar», v. 8, Julho. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 285-305.

- D. PEDRO V (1927a)** – *Ainda o Caminho de ferro de Leste. Duas palavras ao sr. capitão Luiz Augusto Pimentel.* In ACADEMIA das Ciências de Lisboa – *Escritos de El-Rei D. Pedro V*, v. 4. Coimbra: Imprensa da Universidade, 194-208.
- D. PEDRO V (1927b)** – *O Caminho de ferro de Leste.* In ACADEMIA das Ciências de Lisboa – *Escritos de El-Rei D. Pedro V*, v. 4. Coimbra: Imprensa da Universidade, 102-172.
- D. PEDRO V (1927c)** – *O Caminho de ferro de Leste. A razão economica, e a razão estrategica.* In ACADEMIA das Ciências de Lisboa – *Escritos de El-Rei D. Pedro V*, v. 4. Coimbra: Imprensa da Universidade, 173-193.
- DAMÁSIO, José Vitorino (1873)** – *Relatorio ácerca do estado actual das linhas ferreas do Sul e Sueste.* «ROPM», t. 4, n.º 47. Lisboa: IN, p. 439-454.
- DAVIS, Alfred (1853)** – *Officio do Engenheiro da Companhia, de 4 de Julho de 1853, justificando o traçado entre o caes das Carvoarias a Sacavem, por elle apresentado.* «BMOP», n.º 3. Lisboa: IN, p. 92-93.
- DIAS, João José Pereira (1881)** – *Memória ácerca dos caminhos de ferro de segunda ordem no districto de Braga.* Lisboa: IN.
- DIAS, João José Pereira (1907)** – *Os caminhos de ferro como auxiliares das tropas em campanha.* «Revista de Engenharia Militar», v. 12, Abril. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 125-138.
- DIXON, John (1882)** – *Resposta de John Dixon ao folheto publicado e distribuido com o titulo de Caminho de ferro de Bougado a Guimarães.* Lisboa: IN.
- DU PRÉ, José Luís Vítor (1905)** – *Relatorio ácerca da direcção que mais convirá dar ao caminho de ferro que ha de ir das margens do Tejo á fronteira de Hespanha.* «Revista de Engenharia Militar», v. 10, Junho. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 244-260.
- EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de (1876-1877)** – *Caminho de ferro da Beira Alta. Memoria Justificativa.* «ROPM», t. 7, n.ºs 82-84 e t. 8, n.ºs 85-86. Lisboa: IN, p. 381-399, 409-437, 447-460 e 44-57 e 61-75.
- EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de (1888)** – *Caminhos de ferro da Beira Alta. Relatorio compilando os dados mais importantes quanto á construcção d'este caminho de ferro, e as circumstancias mais dignas de menção, com respeito á sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de Julho de 1885, até ao fim do anno civil de 1885.* «ROPM», t. 19, n.ºs 221-222. Lisboa: IN, p. 105-162.
- EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de et al. (1888)** – *Regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro. Relatorio da commissão.* «ROPM», t. 19, n.ºs 219-220. Lisboa: IN, p. 76-80.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de (1874)** – *Memoria descriptiva do projecto de um porto de abrigo em Leixões.* «ROPM», t. 5, n.ºs 51-53. Lisboa: IN, p. 138-209 e 223-232.

- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de (1890)** – *Conclusão da rêde de caminhos de ferro entre o Douro e o Minho*. «GCFPH», a. 3 n.º 49 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 1-2.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de; TEIXEIRA, Augusto César Justino; CARVALHO, Augusto Luciano S. de (1889)** – *Caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal. Relatorio ácerca do custo da sua construcção*. Porto: Tipografia de Alexandre da Fonseca Vasconcelos.
- FALCÃO, João Carlos da Costa; BOAVIDA, António José; CASTELO BRANCO, Aurélio Pinto de Tavares Osório (1886)** – *Caminho-de-ferro da Beira Baixa. Questão do traçado de Alpedrinha ao Fundão*. Lisboa: Tipografia Casa Portuguesa Papelaria.
- FERREIRA, Luís Feliciano Marrecas (1886)** – *Organização militar de pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado*. «Revista de Sciencias Militares», v. 2, n.ºs 7-12. Lisboa: Tipografia Elzeviriana, p. 45-55.
- FOLQUE, Pedro Romano (1899a)** – *Necessidade economico-militar da ligação directa de Lisboa com a rede ferro-viario do sul do Tejo*. «Revista de Engenharia Militar», v. 4, Julho. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 289-296.
- FOLQUE, Pedro Romano (1899b)** – *Importancia strategica da viação accelerada da provincia da Beira Baixa. Necessidade economico-militar de uma nova linha ferrea*. «Revista de Engenharia Militar», v. 4, Janeiro-Fevereiro. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 5-17 e 58-78.
- FOLQUE, Pedro Romano (1899c)** – *Necessidade economico-militar da ligação directa de Lisboa com a rede ferro-viario do sul do Tejo*. «Revista de Engenharia Militar», v. 4, Abril. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 145-159.
- FOLQUE, Pedro Romano (1899d)** – *As linhas férreas portuguezas*. «GCFPH», a. 12 n.º 278 (16 de Julho). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 209-210
- FONTOURA, Pedro de Alcântara Gomes (1860a)** – *Caminho de ferro Victor Manuel. Tunnel do Monte Ceniz*. «BMOP», n.º 5. Lisboa: IN, p. 457-469.
- FONTOURA, Pedro de Alcântara Gomes (1860b)** – *Exploração do caminho de ferro de Genova a Bussala. Linha de Genova a Turim*. «BMOP», n.º 5. Lisboa: IN, p. 469-476.
- FONTOURA, Pedro de Alcântara Gomes (1861)** – *Porto de Genova. Prolongamento do molhe novo, muros de caes, etc.* «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 62-66.
- GARCÊS, Belchior José (1858)** – *Relatorio do fiscal do caminho de ferro de Cintra, datado de 26 de Março de 1857*. «BMOP», n.º 5. Lisboa: IN, p. 573-575.
- GRANDE, José Maria (1853)** – *Considerações sobre os principaes obstaculos que se oppõem ao aperfeiçoamento da nossa agricultura e sobre os meios de os remover*. Lisboa: IN.

- GUERRA, Manuel José Júlio (1859)** – *Relatorio sobre os trabalhos de melhoramento do Tejo*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 61-66.
- GUERRA, Manuel José Júlio (1861)** – *Estudos feitos no rio Tejo, auctorizados pelas instrucções que acompanham o decreto de 30 de Julho de 1859, para o melhoramento da navegação d'este rio e protecção dos campos adjacentes*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 57-61.
- GUERRA, Manuel José Júlio et al. (1855a)** – *Accôrdo tomado pela Commissão incumbida de escolher o ponto da fronteira por onde ha de passar o caminho de ferro de Lisboa a Madrid, ácerca do logar por onde o mesmo caminho deve transpor o rio Tejo*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, 8-12.
- GUERRA, Manuel José Júlio et al. (1855b)** – *Relatório da Commissão incumbida de propor, de accôrdo com os Engenheiros hespanhoes, o ponto por onde deve passar o caminho de ferro de Lisboa a Madrid*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 3-8.
- GUERREIRO, João Veríssimo Mendes (1878)** – *Esboço da rede geral dos caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.ºs 100-101. Lisboa: IN, p. 194-244.
- GUERREIRO, João Veríssimo Mendes (1883)** – *Conferência sobre o porto de Lisboa*. «ROPM», t. 14, n.ºs 161-162. Lisboa: IN, p. 125-166.
- GUERREIRO, João Veríssimo Mendes (1888)** – *Melhoramentos do porto de Lisboa. Informação sobre o projecto definitivo apresentado por H. Hersent, empreiteiro das obras do porto de Lisboa*. «ROPM», t. 19, n.ºs 225-226. Lisboa: IN, p. 287-306.
- GUERREIRO, João Veríssimo Mendes (1889)** – *Conferência feita na sessão de 7 de Junho de 1884 sobre os melhoramentos do porto de Lisboa*. «ROPM», t. 20, n.ºs 229-230. Lisboa: IN, p. 61-76.
- GUILLEMIN, Amédée (1867)** – *Les chemins de fer*. Paris: Librairie de L. Hachette et C^{ie}.
- GUIMARÃES, A (1888)**. – *Caminho de ferro de Salamanca. Noticia sobre a construcção do tunnel de La Carretera de Salamanca*. «ROPM», t. 19, n.ºs 223-224. Lisboa: IN, p. 209-245.
- HERRMAN, M. (1889)** – *Algumas palavras sobre a tracção mecânica*. «GCFPH», a. 2, n.ºs 32-33 (11 de Junho e 1 de Julho). Lisboa: IN, p. 114-131.
- HISLOP, Hardy (1853)** – *Relatório de Hardy Hislop, Director residente e concessionario da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de ferro de Portugal, por si e pelos seus concessionarios*. «BMOP», n.º 3. Lisboa: IN, p. 41-44.
- HISLOP, Hardy; RUMBALL, Thomas (1853)** – *Relatório do Engenheiro da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de ferro de Portugal á mesma Companhia*. «BMOP», n.º 3. Lisboa: IN, p. 44-51.

- JAN-NINGUÉM (1877)** – *Carta de Jan-Ninguem ao sr. Ministro das Obras Publicas Sobre os dois caminhos de ferro das Beiras, e o saneamento e melhoramentos de Lisboa e seu porto.* Lisboa: Tipografia Universal.
- LARCHER, Jaime (1878a)** – *Caminhos de ferro em Portugal.* «ROPM», t. 9, n.º 102-103. Lisboa: IN, p. 256-279.
- LARCHER, Jaime (1878b)** – *Considerações ácerca do ramal do Montijo e da ponte sobre o Tejo.* «ROPM», t. 9, n.º 104. Lisboa: IN, p. 326-335.
- LARCHER, Jaime (1883)** – *O resgate dos caminhos de ferro do Norte e Leste e a rede do Estado.* Lisboa: Tipografia Lisbonense.
- LARMANJAT, Jean (1867)** – *Chemins de fer mixtes. Les chemins de fer d'interêt local considérés au point de vue de leur construction et de leur exploitation économique. Description et appréciation de la locomotive routière système Larmanjat.* Paris. Impr. P. Dupont.
- LIMA, J. M. do Rego (1890)** – *Algumas palavras sobre as condições de adaptação da industria siderurgica em Portugal.* «ROPM», t. 21, n.º 245-246. Lisboa: IN, p. 188-212.
- LOPES, Pedro Inácio (1875a)** – *Comparação dos projectos apresentados para a conclusão da 5.ª secção do caminho de ferro do Norte.* «ROPM», t. 6, n.º 71. Lisboa: IN, p. 421-439.
- LOPES, Pedro Inácio (1875b)** – *Projecto de caminho de ferro de via reduzida entre a Ponte de Sant'anna e o porto de S. Martinho.* «ROPM», t. 6, n.º 68-69. Lisboa: IN, p. 301-333 e 345-371.
- [LOPES, Pedro Inácio] (1880)** – *Ramal de Caceres.* «ROPM», t. 11, n.º 125-126. Lisboa: IN, p. 183-189.
- LOPES, Pedro Inácio (1888)** – *[Influência da construção dos caminhos-de-ferro em Lisboa].* «ROPM», t. 19, n.º 223-224. Lisboa: IN, p. 269-280.
- LOPES, Pedro Inácio (1890)** – *A linha urbana e a estação central de Lisboa.* «GCFPH», a. 3 n.º 60 (11 de Junho). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 178.
- LOUREIRO, Adolfo (1874-1875)** – *Memoria sobre o Mondego e barra da Figueira.* «ROPM», t. 5, n.º 56-60 e t. 6, n.º 61-62. Lisboa: IN, p. 335-545 e 1-94.
- LOUREIRO, Adolfo (1881)** – *O porto e a barra da Figueira e as obras para o seu melhoramento.* «ROPM», t. 12, n.º 143-144. Lisboa: IN, p. 265-325 e 341-386.
- M., F. [s. d.]** – *Nas actuaes circumstancias de Portugal qual é das suas linhas férreas a que primeiro deve encaminhar-se à fronteira por Badajoz?* Lisboa: Tipografia do Futuro.
- MACHADO, Avelar (1875)** – *Os caminhos de ferro portuguezes.* «RM», t. 27, n.º 3. Lisboa: Tipografia Universal, p. 69-71.
- MACHADO, Carlos Barcelos (1862)** – *Idea de um novo systema para atravessar as montanhas com caminhos de ferro.* «RM», t. 14, n.º 16. Lisboa: Tipografia Universal, p. 455-456.
- MACHADO, Carlos Barcelos (1864)** – *Novo systema de tracção para vencer as rampas ingremes, do engenheiro Agudio.* «RM», t. 14, n.º 14. Lisboa: Tipografia Universal, p. 422-427.

- MACHADO, Carlos Barcelos (1866)** – *Caminhos de ferro aerostaticos*. «RM», t. 17, n.º 17. Lisboa: Tipografia Universal, p. 486-490.
- MACHADO, Joaquim Emídio Xavier (1879)** – *A praça de Almeida e sua influencia sobre o caminho de ferro da Beira Alta*. «RM», t. 31, n.º 11. Lisboa: Tipografia Universal, p. 333-341.
- MARGIOCHI, Francisco Simões (1858)** – *Relatorio dos fiscaes do caminho de ferro de Leste, datado de 31 de Março de 1857*. «BMOP», n.º 5. Lisboa: IN, p. 568-571.
- MASCARENHAS, Sebastião do Canto e Castro (1862)** – *Relatorio da exploração do caminho de ferro do Sul de 7 de Agosto a 31 de Dezembro de 1861*. «BMOP», n.º 2. Lisboa: IN, p. 142-147.
- MASCARENHAS, Sebastião do Canto e Castro (1863)** – *Relatorio da exploração do caminho do Sul no anno de 1862*. «BMOP», n.º 3. Lisboa: IN, p. 218-231.
- MASCARENHAS, Sebastião do Canto e Castro (1864a)** – *Relatorio do caminho de ferro do Sul no anno de 1863*. «BMOP», n.º 7. Lisboa: IN, p. 96-108.
- MASCARENHAS, Sebastião do Canto e Castro (1864b)** – *Relatorio do engenheiro da segunda divisão fiscal de caminhos de ferro sobre o estado dos trabalhos da linha ferrea de Beja*. «BMOP», n.º 2. Lisboa: IN, p. 197-198.
- MASCARENHAS, Sebastião do Canto e Castro (2003)** – [Relatório sobre o serviço na Linha de Sueste]. In CP – 143 Anos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Lisboa: CP.
- MASCARENHAS, Sebastião do Canto e Castro; DAMÁSIO, José Vitorino; VIEIRA, Boaventura José (1869)** – *Liquidação do valor do caminho de ferro de sueste*. In *Documentos relativos aos caminhos de ferro do sul e sueste e seus prolongamentos*. Lisboa: IN, p. 67-101.
- MELO, António Maria Fontes Pereira de (1849)** – *Introdução*. «RM», t. 1, n.º 1. Lisboa: IN, p. 5-19.
- MENDONÇA, António Pedro Lopes de (1856)** – *A questão financeira em 1856*. Lisboa: IN.
- MENEZES, José Taveira de Carvalho Pinto de (1900)** – *Apontamentos para o estudo das necessidades mais urgentes da viação nas regiões duriense e transmontana*. Lisboa: IN.
- MENEZES, Sebastião Lopes de Calheiros e (1869)** – *Relatório apresentado às cortes em 28 de Junho de 1869*. Lisboa: IN.
- MOLARD (1863)** – *Relatorio sobre o estado das obras em 15 de Novembro de 1862*. «BMOP», n.º 2. Lisboa: IN, p. 144-151.
- MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda (1889)** – *A rede complementar dos caminhos de ferro ao norte do Mondego*. «ROPM», t. 20, n.ºs 237-238. Lisboa: IN, p. 315-341.
- MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda (1891)** – *As construcções de utilidade publica e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tuteladas pelo governo ou entregues á iniciativa publica livre?*. «GCF de Portugal e Hespanha», a. 4 n.ºs 85-88 (1 de Julho a 16 de Agosto). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 197-198, 213-214, 229-230 e 245-246.

- MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda (1892)** – *Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 23, n.º 265-267. Lisboa: IN, p. 47-66.
- MONTERDE, Agustín (1857)** – *Caminos de Hierro de Portugal*. «ROP», t. 5, n.º 20. Madrid: Escuela de Ingenieros de Caminos, p. 234-235. Disponível em ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1857/1857_tomoI_20_03.pdf (consulta em 15-7-2010).
- MORQUECHO Y PALMA, Genaro (1856)** – Os Caminhos de ferro, o Credito, e a Agricultura hispanhola. «Revista Peninsular», v. 1, n.º 12. [S. l.]: [s. n.], p. 543-545.
- MOSER, Eduardo (1879)** – *Carta ao Ill.mo Ex.mo Snr. Conselheiro Lourenço António de Carvalho Dignissimo ministro, e secretario d'estado, das obras publicas, commercio e industria ácerca do Porto de Lavadores*. Porto: Tipografia Ocidental.
- NAVARRO, António José Antunes (1887)** – *A viação municipal em Portugal*. «ROPM», t. 18, n.º 207-208. Lisboa: IN, p. 106-119.
- NOVAIS, Frederico Augusto de (1853)** – *Os caminhos de ferro em Portugal. Considerações estrategicas e economicas*. «RM», t. 5, n.º 5, 7, 9 e 12. Lisboa: Tipografia do Centro Comercial, p. 237-572.
- OS MELHORAMENTOS effetuados pelo Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria desde a sua criação até hoje e o relatorio apresentado ás cortes pelo. Ex.mo Sr. Sebastião Lopes de Calheiros e Menezes em 28 de Junho de 1869 (1869)*. Lisboa: Tipografia Franco-Portuguesa.
- PAGE ALBAREDA, Eusébio (1876)** – *Historia de los ferro-carriles portugueses*. «ROP», t. 24, n.º 1. Madrid: Escuela de Ingenieros de Caminos, p. 10-12. Disponível em ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1876/1876_tomoI_1_03.pdf (consulta em 15-7-2010).
- PAGE ALBAREDA, Eusébio (1877a)** – *Caminhos de ferro internacionaes em Hespanha. Linhas para a fronteira de Portugal*. «ROPM», t. 8, n.º 95. Lisboa: IN, p. 421-432.
- PAGE ALBAREDA, Eusébio (1877b)** – *Ferro-carriles internacionales. Lineas á la frontera de Portugal*. «ROP», t. 25, n.º 18. Madrid: Escuela de Ingenieros de Caminos, p. 205-209. Disponível em ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1877/1877_tomoI_18_01.pdf (consulta em 16-7-2010).
- PAGE ALBAREDA, Eusébio; PERALTA, Eduardo (1877)** – *Caminho de Medina del Campo a Lisboa e Porto por Salamanca ou Zamora. Comparação entre os dois traçados*. «ROPM», t. 8, n.º 95. Lisboa: IN, p. 433-446.
- PAIS, Miguel Carlos Correia (1876)** – *Esclarecimentos sobre a administração do governo. Discussão sobre o local para a fixação do terminus d'estas linhas. Indicação de um novo traçado ligando a estação do Pinhal Novo com o caminho de ferro de Leste proximo a Lisboa*. Lisboa: IN.
- PAIS, Miguel Carlos Correia (1878a)** – *Memoria apresentada á associação dos engenheiros civis portugueses, em sessão de 5 de Agosto de 1876, pelo socio Miguel Carlos Correia Paes, sobre*

o local da estação terminus dos caminhos de ferro ao sul do Tejo. «ROPM», t. 9, n.º 98. Lisboa: IN, p. 61-81.

PAIS, Miguel Carlos Correia (1878b) – *Memoria sobre a rede geral dos caminhos de ferro considerados debaixo do ponto de vista estratégico.* «ROPM», t. 9, n.º 102-103. Lisboa: IN, p. 280-288.

PAIS, Miguel Carlos Correia (1878c) – *Segunda memoria apresentada á associação dos engenheiros civis portugueses, em sessão de 7 de Outubro de 1876, refutando a opinião do sr. Manuel Raymundo Valladas, relativamente á posição que deve occupar a estação terminus dos caminhos de ferro de sul e sueste.* «ROPM», t. 9, n.º 98-99. Lisboa: IN, p. 105-108 e 135-148.

PAIS, Miguel Carlos Correia (1879) – *Memoria sobre a rede completa de todos os cominhos de ferro ao sul do Tejo.* «ROPM», t. 10, n.º 109-110. Lisboa: IN, p. 12-43.

PAIS, Miguel Carlos Correia (1882) – *Melhoramentos de Lisboa e seu porto.* Lisboa: Tipografia Universal.

PATO, Bulhão (1866) – *Paqueta.* Lisboa: Tipografia Franco-Portuguesa.

PERDONNET, Auguste (1865) – *Traité Élémentaire des chemins de fer.* 3.^a ed. Paris: Garnier Frères, Libraires – Éditeurs.

PEYROTEO, Ricardo (1864) – *Puente sobre el Tajo en el ferro-carril de Lisboa á Badajoz.* «ROP», t. 12, n.º 10. Madrid: Escuela de Ingenieros de Caminos, p. 115-116. Disponível em ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1864/1864_tomoII_10_02.pdf (consulta em 15-07-2010).

PIMENTEL, Fernando Eduardo de Serpa (1886) – *Parque da companhia de caminhos de ferro do regimento de engenharia.* «Revista de Sciencias Militares», v. 2, n.º 7-12. Lisboa: Tipografia Elzeviriana, p. 201-209.

PIMENTEL, Fernando Eduardo de Serpa (1894) – *As tropas de caminhos de ferro em Portugal.* «ROPM», t. 25, n.º 297-298. Lisboa: IN, p. 455-505.

PIMENTEL, Frederico Augusto (1878a) – *Caminhos de ferro em Portugal. Breves reflexões ácerca do relatorio sobre o plano da rede geral dos caminhos de ferro em Portugal.* «ROPM», t. 9, n.º 104. Lisboa: IN, p. 317-326.

PIMENTEL, Frederico Augusto (1878b) – *Prolongamento do caminho de ferro do Douro.* «ROPM», t. 9, n.º 104. Lisboa: IN, p. 335-345.

PIMENTEL, Frederico Augusto (1882) – *Conservação de estradas a cargo do estado.* «ROPM», t. 13, n.º 147-149. Lisboa: IN, p. 131-154 e 165-170.

PIMENTEL, Frederico Augusto (1890a) – *Caminho de ferro do Algarve. Relatorio da construção.* «ROPM», t. 21, n.º 245-246. Lisboa: IN, p. 153-187.

PIMENTEL, Frederico Augusto (1890b) – *Caminhos de ferro. Apontamentos para calcular o rendimento inicial provável de uma linha férrea.* Lisboa: IN.

PIMENTEL, Frederico Augusto (1891a) – *Caminho de ferro de Bougado a Fafe.* «ROPM», t. 22, n.º 257-258. Lisboa: IN, p. 165-166.

- PIMENTEL, Frederico Augusto (1891b)** – *Influencia da viação na riqueza publica. Confronto do desenvolvimento da viação ordinaria e accelerada com o da riqueza publica.* «ROPM», t. 22, n.º 257-258. Lisboa: IN, p. 85-140.
- PIMENTEL, Frederico Augusto (1893)** – *Viação ordinaria, accelerada e fluvial em Portugal.* «ROPM», t. 34, n.º 283-284. Lisboa: IN, p. 337-383.
- PIMENTEL, Frederico Augusto (1893-1894)** – *Viação accelerada em Portugal.* «GCFPH», a. 7, n.º 144, 145, 147, 149, 150, 151 (31 de Dezembro a 1 de Abril). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 369-370 e 5-110.
- PIMENTEL, Luís Augusto (1860a)** – *A praça de Estremoz, e os caminhos de ferro do Alentejo.* «RM», t. 12, n.º 11. Lisboa: Tipografia Universal, p. 361-364.
- PIMENTEL, Luís Augusto (1860b)** – *Lucta desigual. Torneio de um cavalleiro esclarecido com um peão que sonha.* «RM», t. 12, n.º 14. Lisboa: Tipografia Universal, p. 473-479.
- PIMENTEL, Luís Augusto (1860c)** – *Monomania patriotica.* «RM», t. 12, n.º 6. Lisboa: Tipografia Universal, p. 195-199.
- PIMENTEL, Luís Augusto (1860d)** – *Reflexões sobre a defeza do paiz.* «RM», t. 12, n.º 10. Lisboa: Tipografia Universal, p. 336-340.
- PIMENTEL, Luís Augusto (1865)** – *Considerações estrategicas sobre o caminho de ferro da Beira.* «RM», t. 17, n.º 23. Lisboa: Tipografia Universal, p. 543-549.
- PINA, Mariano (1893)** – *Os planos financeiros do Sr. Mariano de Carvalho.* Lisboa: Companhia Nacional.
- PINHEIRO, António Xavier de Almeida (1884)** – *Caminho de ferro da fronteira. Memoria descriptiva e justificativa.* «ROPM», t. 15, n.º 169-174. Lisboa: IN, p. 44-64, 83-140 e 161-202.
- [PINTO, António Ferreira de Macedo] (1867)** – *Estudo sobre a parte financeira da proposta de lei para a construcção das vias ferreas ao norte do Douro.* Porto: Tipografia do Comércio do Porto.
- PORTO, Vasconcelos (1890)** – *A estação.* «GCFPH», a. 3 n.º 60 (11 de Junho). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 178-180.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1892)** – *Syndicancia aos actos da administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes ordenada por portaria de 12 de Janeiro de 1892.* Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1898)** – *Actas da comissão encarregada de propor um plano de reorganisação dos caminhos de ferro do Estado pelo decreto de 6 de Outubro de 1898.* Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1899a)** – *Plano da rede ferro-viaria ao norte do Mondego proposto pela commissão encarregada do estudo d'este plano por decreto de 6 de Outubro de 1898.* Lisboa: IN.

- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1899b)** – *Relatório da comissão encarregada de estudar o plano da rede ferro-viaria ao sul do Tejo pelo decreto de 6 de Outubro de 1898*. Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1905)** – *Relatório da comissão encarregada de estudar o plano da rede ferro-viaria entre o Mondego e o Tejo pelo decreto de 27 de Setembro de 1899*. Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1907)** – *Estado da viação ordinária em Portugal*. Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Conselho Superior de Obras Públicas e Minas (1901)** – *Consulta acêrca da rede ferro-viaria ao sul do Tejo*. Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Repartição Técnica do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1857-1858)** – *Relatório da Repartição Técnica do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, referido ao dia 30 de Abril de 1857*. «BMOP», n.ºs 12 e 5. Lisboa: IN, p. 729-753 e 561-581.
- PORTUGAL. Ministério do Comércio e Comunicações. Direcção Geral dos Caminhos de Ferro (1929)** – *Plano geral da rede ferroviária do continente*. Lisboa: IN. 2 vs.
- REFLEXÕES sobre caminhos de ferro em Portugal (1851)*. Lisboa: Tipografia da Empresa da Lei.
- RENNIE, John (1856)** – *Relatório do Engenheiro Inglês sir John Rennie ácerca do melhoramento da barra do Douro, e da construcção de um porto artificial defronte de Leça*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 23-28.
- ROMA, Carlos Morato (1856)** – *Reflexões sobre a questão financeira em 1856*. Lisboa: Tipografia do Progresso.
- ROMA, Carlos Morato (1857)** – *Considerações sobre as questões urgentes da governação publica e em especial sobre a dos caminhos de ferro em Março de 1857*. Lisboa: Tipografia da Revista Universal.
- RUMBALL, Thomas (1857)** – *Caminho de ferro de Leste. Continuação até Badajoz. Relatório contendo um plano geral, secções, etc., e o desenho d'uma ponte para atravessar o Tejo, apresentado aos directores da companhia*. «BMOP», n.º 4. Lisboa: IN, p. 340-357.
- SÁ DA BANDEIRA, Marquês de (1866)** – *Memória sobre as fortificações de Lisboa*. Lisboa: IN.
- SÁ DA BANDEIRA, Marquês de (1867)** – *Notas sobre o plano de defesa de Lisboa*. Lisboa: IN.
- SAMODÃES, Conde de (1873)** – *Exame retrospectivo dos actos financeiros do ministerio de 22 de Julho de 1868*. Porto: Tipografia da Palavra.
- SANTOS, José Gonçalves Pereira dos (1889)** – *Principios technicos do assentamento da via nas curvas dos caminhos de ferro*. «ROPM», t. 20, n.ºs 229-232. Lisboa: IN, p. 17-60 e 85-116.

- SARMENTO, José Estêvão de Moraes (1878)** – *Memoria sobre a rede geral dos caminhos de ferro considerados debaixo do ponto de vista estratégico*. «RM», t. 30, n.º 8. Lisboa: Tipografia Universal, p. 252-254.
- SERRÃO, Manuel Francisco da Costa (1890)** – *O caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro e a exploração do grande jazigo de ferro do Roboredo*. «ROPM», t. 21, n.ºs 243-244. Lisboa: IN, p. 117-148.
- SILVA, Francisco Maria Pereira da (1885)** – *Melhoramentos do porto de Lisboa. Voto em separado com um plano geral das obras*. «ROPM», t. 16, n.ºs 185-186. Lisboa: IN, p. 201-244.
- SILVA, J. Emídio da (1890)** – *Linha ferrea de Santa Combadão a Vizeu*. «GCFPH», a. 3, n.º 57 (1 de Maio). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 129-130.
- SILVA, Silvério Augusto Pereira da; LOUREIRO, Adolfo (1882)** – *Parecer da comissão encarregada do estudo dos diversos projectos do porto artificial de Leixões, e do melhoramento da barra do Douro*. «ROPM», t. 13, n.ºs 148-149. Lisboa: IN, p. 170-189.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira (1882a)** – *Parecer, em separado, de um dos membros da comissão nomeada pela portaria de 28 de Novembro de 1878 relativa ao porto artificial de Leixões e barra do Douro*. «ROPM», t. 13, n.ºs 148-149. Lisboa: IN, p. 195-207.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira (1882b)** – *Porto de Leixões*. «ROPM», t. 13, n.º 154. Lisboa: IN, p. 393-456.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira (1887a)** – *Relatorio ácerca dos trabalhos do porto de Leixões executados no anno economico de 1884 a 1885*. «ROPM», t. 18, n.ºs 213-214. Lisboa: IN, p. 285-299.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira (1887b)** – *Relatorio ácerca dos trabalhos do porto de Leixões executados no anno economico de 1885 a 1886*. «ROPM», t. 18, n.ºs 213-214. Lisboa: IN, p. 299-308.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira (1887c)** – *Relatorio ácerca dos trabalhos do porto de Leixões executados no anno economico de 1886 a 1887*. «ROPM», t. 18, n.ºs 213-214, p. 309-320.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira (1892)** – *Relatorio acerca dos trabalhos do porto de Leixões executados no anno economico de 1890-1891 e dos que deverão ser executados de preferencia para melhorar as suas condições, para o conservar convenientemente, e apropriar às operações comerciais*. «ROPM», t. 23, n.ºs 265-267. Lisboa: IN, p. 47-66.
- SOUSA, João Crisóstomo de Abreu e (1873)** – *Esboço biographico dos socios fallecidos durante o anno de 1872*. «ROPM», t. 4, n.º 39. Lisboa: IN, p. 91-103.
- [SOUSA, João Crisóstomo de Abreu e] (1875)** – *Projecto de caminho de ferro de via reduzida entre a Ponte de Sant'anna e o porto de S. Martinho*. «ROPM», t. 6, n.º 70. Lisboa: IN, p. 385-413.

- SOUSA, João Crisóstomo de Abreu e (1915-1919)** – *Relatorio sobre os resultados de exploração do Caminho de Ferro de Leste no anno decorrido desde o 1.º de novembro de 1856 até 31 de Outubro de 1857*. In DINIS, Pedro Guilherme dos Santos, compil. – Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, v. 1. Lisboa: IN, p. 391-504.
- SOUSA, José Fernando (1899a)** – *A ligação de Lisboa com a rede ferro-viaria ao sul do Tejo*. «Revista de Engenharia Militar», v. 4, Junho. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 241-252.
- SOUSA, José Fernando (1899b)** – *A ligação de Lisboa com a rede ferro-viaria ao sul do Tejo*. «Revista de Engenharia Militar», v. 4, Agosto. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 337-343.
- VALADAS, Manuel Raimundo (1878a)** – *Memoria apresentada á associação dos engenheiros portuguezes, refutando a opinião do sr. Miguel Carlos Correia Paes, relativamente á posição que deve occupar a estação terminus d'aquellas linhas*. «ROPM», t. 9, n.º 98. Lisboa: IN, p. 81-105.
- VALADAS, Manuel Raimundo (1878b)** – *Memoria sobre a rede geral de caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.º 97. Lisboa: IN, p. 9-35.
- VEIGA, Alfredo (1895)** – *Introducção ao estudo do serviço das tropas de caminhos de ferro*. «Revista do Exercito e da Armada», v. 5. Lisboa: Tipografia da Cooperativa Militar, p. 129-141, 193-202 e 269-282.
- VIEIRA, A. de P. (1891)** – *Passagem sobre o Tejo em Lisboa e junção das redes dos caminhos de ferro do norte e do sul*. «ROPM», t. 22, n.ºs 255-256. Lisboa: IN, p. 37-61.
- VIEIRA, Boaventura José (1868)** – *Relatorio e inventario dos caminhos de ferro de Sul e Sueste em Abril de 1868*. «BMOP», n.º 9. Lisboa: IN, p. 154-163.
- VIEIRA, Boaventura José (1875)** – *Caminho de ferro da Beira Alta. Ante-projecto. Memoria descriptiva do traçado entre Coimbra e Santa Comba Dão, e da variante entre Celorico e Vila Franca das Naves. Comparação de todos os traçados*. «ROPM», t. 6, n.º 63. Lisboa: IN, p. 116-153.
- VIEIRA, Boaventura José (1879)** – *Relatorio sobre o estado dos trabalhos desde o principio da construcção das duas linhas ferreas até 30 de Novembro de 1878 e até á sua conclusão*. Lisboa: IN.
- VIEIRA, Boaventura José (1880)** – *A Questão do Caminho de Ferro do Douro*. Porto: Tipografia Central.
- VILLAS-BOAS, F. Perfeito de Magalhães (1890)** – *Caminhos de ferro de interesse geral no continente de Portugal*. «GCFPH», a. 3 n.º 51 (1 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia do Comércio de Portugal, p. 33-34.
- WATIER, F. (1860)** – *Relatorio do engenheiro francez monsieur Watier sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal (tradução)*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 76-131.
- WHITE, Harcourt (1853)** – *Relatório do Engenheiro White, de 25 de Janeiro de 1853, ácerca da nova direcção estudada entre o Caes dos Soldados e Sacavem*. «BMOP», n.º 3. Lisboa: IN, p. 74-76.
- WOLOWSKI, B. (1883)** – *Les fêtes en Portugal. Inauguration du chemin de fer de la Beira-Alta. Voyage de la Famille Royale. Notes et souvenirs de voyage*. Paris: E. Dentu.

WOLOWSKI, B. (1958-1960) – *As Festas em Portugal. Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta. Notas e Recordações de Viagem.* «GCF», as. 70 a 72, n.º 1681-1732 (1 de Janeiro de 1958 a 16 de Fevereiro de 1960). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 49-471, 75-592.

II | BIBLIOGRAFIA

II-A | SOBRE CAMINHOS-DE-FERRO PORTUGUESES

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1933) – *A ponte Maria Pia.* «BCP», a. 5, n.º 54 (Dezembro). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 228-229.

[ABRAGÃO, Frederico de Quadros, compil.] (195-) – *O Caminho de ferro na literatura portuguesa.* [S.l.]: [s.n.].

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1953a) – *A inauguração da Ponte «Maria Pia» sobre o Rio Douro.* «GCF», a. 66, n.º 1566 (16 de Março). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 7-11.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1953b) – *A ligação de Lisboa com o Porto por Caminho de Ferro.* «GCF», a. 65, n.º 1561 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 393-400.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1955-1960) – *No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal. Algumas notas sobre a sua história.* «GCF», as. 68 a 73, n.ºs 1628-1741 (16 de Outubro de 1955 a 1 de Julho de 1960). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 411-489, 5-550, 275-363, 183-605 e 71-142.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1956a) – *Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história.* [S.l.]: CP.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros, compil. (1956b) – *Cem anos de caminho de ferro na literatura portuguesa.* Lisboa: CP.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1956c) – *Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal.* «BCP», a. 28, n.º 330 (Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 9-13.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1958a) – *Ainda a Ponte “Maria Pia”.* «BCP», a. 30, n.º 347 (Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 2-7.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1958b) – *Sobre a Evolução dos nossos Caminhos de Ferro. Algumas notas.* «GCF», a. 70, n.º 1681 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 13-16.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1965) – *Estação de Santa Apolónia.* «GCF», a. 78, n.º 1856 e 1857 (16 de Abril e 1 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 92-94, 99-102 e 112.

ABREU, Carlos d’ (2006) – *A construção da linha do Tua: um comboio do Douro a Bragança.* «IX Jornadas Culturais de Balsamão» Disponível em ocomboio.net/PDF/045_2007.pdf (consulta em 16-4-2012).

- ABREU, Carlos d'; RIVAS CALVO, Emílio (2006)** – *Os projectos para a rede transmontana-duriense de caminho de ferro e a linha do Tua*. «Brigantina», v. 26, n.ºs 1-4. [S. l.]: [s. n.], p. 345-356.
- AGUILAR, Busquets de (1945a)** – *Direito Ferroviário*. «GCF», a. 57, n.ºs 1369 a 1371, 1373, e 1375 a 1378 (1 de Janeiro a 1 de Fevereiro, 1 de Março, 1 e 16 de Abril e 1 e 16 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 19-191.
- AGUILAR, Busquets de (1945b)** – *Os Caminhos de Ferro na obra de Eça de Queiroz*. «GCF», a. 57, n.º 1388 a 1392 (16 de Outubro a 16 de Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 539-603.
- AGUILAR, Busquets de (1945-1947)** – *Os Caminhos de Ferro na Literatura*. «GCF», as. 57, 58 e 59, n.ºs 1382-1434 (16 de Julho a 16 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 373-523, 31-129, 173-236 e 11-366.
- AGUILAR, Busquets de (1946)** – *Plano geral da rede ferroviária do continente*. «GCF», a. 58, n.º 1396 a 1399, 1402 e 1404 (16 de Fevereiro a 1 de Abril, 16 de Maio e 16 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 157-361.
- AGUILAR, Busquets de (1949)** – *A Evolução Histórica dos Transportes Terrestres em Portugal*. «GCF», a. 62, n.º 1475 (1 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 383-393.
- AGUILAR, Busquets de (1957)** – *A História dos Caminhos de Ferro em Portugal e as mais importantes personalidades ferroviárias portuguesas*. «GCF», a. 69 n.º 1657 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 10-13.
- AGUILAR, Busquets de (1961)** – *A Linha Férrea de Cascais*. «GCF», a. 74, n.º 1770 (16 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 255-256.
- AGUILAR, Busquets de (1968)** – *A construção de novas linhas férreas no continente*. «BCP», a. 40, n.º 473 (Novembro). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 3-4.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1983a)** – *Las comunicaciones ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX y su fracaso con Andalucía*. «Actas. III Colóquio Historia de Andalucía», t. 3. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Cordoba, p. 83-93.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1983b)** – *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no século XIX*. «Linha de Acção n.º 6 (Geografia Regional e Histórica)», rel. 5. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1984)** – *O caminho de ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX e início do século XX*. «III Colóquio Ibérico de Geografia. Acta, ponencias y comunicaciones». Barcelona: Secció de Geografia. Facultat de Geografia i Història, p. 489-500.

- ALEGRIA, Maria Fernanda (1988a)** – *Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos de ferro portugueses no século XIX*. «Análise Social», v. 24, n.º 101-102. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 769-803.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1988b)** – *Política ferroviária do Fontismo. Aspectos da construção e do financiamento da rede*. «Revista de História Económica e Social», n.º 23. Lisboa: Sá da Costa, p. 43-64.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990)** – *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. Tese de doutoramento.
- ALMEIDA, F. Luís (1989)** – *Al-zulaich: as estações de caminho de ferro*. Matosinhos: CM.
- ALMEIDA, Jaime Fragoso de (2004)** – *O incrível comboio Larmanjat*. Lisboa: Medialivros.
- ALVES, Jorge Fernandes (2001)** – *De relance: o Barão da Trovisqueira*. In *Catálogo da Exposição “Barão da Trovisqueira – Reencontro”*. Disponível em ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo11191.pdf (consulta em 19-3-2010).
- ALVES, Jorge Fernandes (2007)** – *De pedras fez terra: um caso de empreendedorismo e investimento no Nordeste Transmontano (Clemente Meneres)*. «Revista da Faculdade de Letras – História», série 3, v. 8, p. 113-155. Disponível em [ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/3352 .pdf](http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/3352.pdf) (consulta em 14-2-2011).
- ALVES, Jorge Fernandes; DIAS, Emílio Brogueira (2001)** – *O Fio de Água: o Porto e as Obras Portuárias (Douro-Leixões)*. «Revista da Faculdade de Letras – História», série 3, v. 2, p. 93-106. Disponível em ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2310.pdf (consulta em 14-2-2011).
- ANTUNES, José Aranha; GOMES, Gilberto (2006)** – *As séries estatísticas ferroviárias dos caminhos de ferro portugueses. 1856-1914*. «IV Congresso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/archivos/malaga/pdf/IV11.pdf (consulta em 19-8-2010).
- AROSO, Albino (1929)** – *A construção de caminhos de ferro em Portugal*. «Revista Portuguesa de Comunicações», a. 1, n.º 3 (1 de Agosto). Lisboa: Comunicações Limitada, p. 61-63.
- ASSENTIZ, Visconde de (1910)** – *Caminhos de ferro económicos e suas vantagens*. «GCF», a. 23, n.º 538 (16 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 145-147.
- BARATA, José Marques Pereira (1945)** – *Contribuição para estudo da exploração da rede ferroviária no continente português*. «Revista da Ordem dos Engenheiros», a. 3, n.º 17 e 18 (Maio e Junho). Lisboa: Ordem dos Engenheiros, p. 216-227 e 298-312.
- BARRETO, José (1999)** – *Sindicalismo e política nos caminhos de ferro, 1872-1961*. In GOMES, Gilberto, coord. – *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal. Estudos Históricos 1*, v. 2. Lisboa: CP, p. 88-168.
- BETTENCOURT, Rebelo de (1959)** – *Da Mala-Posta ao Caminho de Ferro*. «GCF», a. 72, n.º 1722 (16 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 339-343.

- BIVAR, Carlos (1945)** – *A Inauguração do Primeiro Caminho de Ferro em Portugal*. «GCF», a. 57, n.º 1381 (1 de Julho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 357.
- BIVAR, Carlos (1947a)** – *A Companhia Tramway a Vapor – Lisboa-Cintra (Larmanjat)*. «GCF», a. 58, n.º 1425 (1 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 89-90.
- BIVAR, Carlos (1947b)** – *Metropolitanos*. «GCF», a. 58, n.º 1437 (1 de Novembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 469-470.
- BORGES, Rodrigo da Câmara (2006)** – *De Lisboa ao Carregado*. «História», 3.^a série, a. 28, n.º 90. Lisboa: História – Publicações e Conteúdos Multimédia, p. 22-27.
- BOSSA, António Carrasco (1912)** – *Vária*. «GCF», a. 25, n.º 577 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 4.
- BRITO, Paulo José; IVO, Carlos (1990)** – *Quando o comboio chegou a Sintra*. «História», a. 12, n.º 135. Lisboa: Projornal, p. 68-75.
- C., R. (1927)** – *Comemoração do 50.º aniversario da inauguração da ponte Maria Pia sobre o Douro*. «Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses», a. 58, n.º 642 (Setembro – Outubro). Lisboa: AECP, p. 151-156.
- CALADO, Rafael Salinas; ALMEIDA, Pedro Vieira (2001)** – *Aspectos azulejares na arquitectura ferroviária portuguesa*. [S.l.]: CP.
- CALIXTO, Vasco (1959)** – *Quando foi inaugurado o Caminho de Ferro na linha de Cascais*. «GCF», a. 72, n.º 1728 (16 de Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 479-480.
- CALIXTO, Vasco (1963a)** – *O Caminho de ferro de Sesimbra...* «BCP», a. 35, n.º 411 (Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 10-11.
- CALIXTO, Vasco (1963b)** – *O Metropolitano de Lisboa... de 1888!* «BCP», a. 35, n.º 410 (Agosto). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 13-15.
- CALIXTO, Vasco (1963c)** – *Quando o «Rippert», o «Omnibus» e o «Char-à-Bancs» levavam cinco horas de Lisboa a Cascais*. «BCP», a. 35, n.º 412 (Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 12-14.
- CALIXTO, Vasco (1964a)** – *Num domingo de Outono de 1887, o “Sud-Express” chegou pela primeira vez a Lisboa*. «BCP», a. 36, n.º 421 (Julho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 23-24.
- CALIXTO, Vasco (1964b)** – *O “Larmanjat” e a sua atribulada existência*. «BCP», a. 36, n.º 415 (Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 18-20.
- CALIXTO, Vasco (1964c)** – *Quando há 60 anos começaram a circular os carros eléctricos da Praia das Mações*. «BCP», a. 36, n.º 426 (Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 20-21.
- CALIXTO, Vasco (1964d)** – *Quando se ia a Cascais... em serviço combinado vapor-caminho de ferro*. «BCP», a. 36, n.º 424 (Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 8-9.
- CALIXTO, Vasco (1965a)** – *A «Estação Central» e o «Túnel da Avenida» inauguraram-se há 75 anos*. «BCP», a. 37, n.º 434 (Agosto). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 26-27.

- CALIXTO, Vasco (1965b)** – *As três inaugurações da linha de Cascais*. «BCP», a. 37, n.º 433 (Julho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 15-16.
- CALIXTO, Vasco (1965c)** – *O Caminho de Ferro de Sintra que esteve para ser o primeiro do País conta 78 anos*. «BCP», a. 37, n.º 430 (Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 14-15.
- CALIXTO, Vasco (1965d)** – *Quando a via marítima era a mais aconselhável para se ir de Lisboa a Coimbra*. «BCP», a. 37, n.º 427 (Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 16-17.
- CALIXTO, Vasco (1965e)** – *Quando há 100 anos se inaugurou a estação de Santa Apolónia*. «BCP», a. 37, n.º 431 (Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 5-8.
- CALIXTO, Vasco (1965f)** – *Quando o campinho de ferro chegou ao Algarve...* «BCP», a. 37, n.º 438 (Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 24-25.
- CALIXTO, Vasco (1965g)** – *Quando se inaugurou a “Ponte D. Maria Pia”...* «BCP», a. 37, n.º 435 (Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 14-15.
- CALIXTO, Vasco (1966a)** – *Quando a «Linha de Arganil»... não passou da Lousã e de Serpins*. «BCP», a. 38, n.º 442 (Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 20-21.
- CALIXTO, Vasco (1966b)** – *Quando a primeira locomotiva chegou à fronteira...* «BCP», a. 38, n.º 449 (Novembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 22-23.
- CALIXTO, Vasco (1966c)** – *Quando em 1882 se inaugurou a linha da Beira Alta*. «BCP», a. 38, n.º 439 (Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 11-12.
- CALIXTO, Vasco (1966d)** – *Quando o Porto teve o seu primeiro comboio... em Gaia!* «BCP», a. 38, n.º 448 (Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 32-33.
- CALIXTO, Vasco (1967)** – *Quando o caminho de ferro “conquistou” o mundo...* «BCP», a. 39, n.º 452 (Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 16-17.
- CALIXTO, Vasco (1969)** – *Quando há 84 anos foi inaugurada a estação marítimo-ferroviária do Barreiro*. «BCP», a. 40, n.º 477 (Março). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 13-14.
- CAMEIRA, Armando (1963)** – *Apontamentos sobre monocarris* «BCP», a. 35, n.º 405 (Março). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 11-13.
- CASTRO, Américo Vieira de (1942)** – *No ramal de Leixões*. «GCF», a. 54, n.º 1297 (16 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 198-199.
- CASTRO, Francisco de Melo e (1949)** – *O metropolitano de Lisboa*. «Revista da Ordem dos Engenheiros», a. 7, n.º 65 (Maio). Lisboa: Ordem dos Engenheiros, p. 265-295.
- CORDEIRO, Joaquim António da Silva (1999)** – *A crise em seus aspectos morais*. Lisboa: Cosmos.
- CORDEIRO, José Manuel Lopes (2011)** – *The man behind Tua’s railway: chief engineer Dinis Moreira da Mota*. «Workshop Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences». Disponível em sites.google.com/site/foztuavale/workshop2011/papers/p21 (consulta em 6-2-2012).

- CORREIA, António de Vasconcelos (1930)** – *Caminhos de ferro*. Lisboa: Sociedade Gráfica.
- CORREIA, António de Vasconcelos (1939)** – *A vida da C. P. desde o convénio de 1894*. «GCF», a. 51, n.º 1227 (1 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 101-106.
- COSTA, Leonildo de Mendonça e (1951a)** – *A estação do Rocio*. «BCP», a. 23, n.º 267 (Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 12-13.
- COSTA, Leonildo de Mendonça e (1951b)** – *Do Porto a Salamanca*. «BCP», a. 23, n.º 268 (Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 15-17.
- COSTA, Leonildo de Mendonça e (1955)** – *A estação de Campanhã*. «BCP», a. 27, n.º 312 (Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 14-16.
- COUTINHO, António Rodrigues (1956)** – *Quando o comboio chegou à Régua...* «BCP», a. 28, n.º 327 (Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 15-17.
- COUTINHO, António Rodrigues (1958)** – *Matosinhos e o seu primeiro caminho de ferro* «BCP», a. 30, n.º 346 (Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 8-9.
- COUVREUR, Raul da Costa (1956)** – *Inauguração dos caminhos-de-ferro em Portugal: uma data e um nome*. Lisboa: Academia Portuguesa de História.
- CP (1981)** – *Centenário da ligação de Lisboa – Madrid*. Madrid: Artegraf.
- CP (2006)** – *Os caminhos-de-ferro portugueses: 1856-2006*. Lisboa: CP.
- CRAVO, João Castela** – *Amadora, uma cidade construída pelo caminho-de-ferro*. «Second International Conference of the Association Internationale pour l’histoire des Chemins de Fer. Railway modernization: an historical perspective». Disponível em www.docutren.com/archivos/lisboa/pdf/34.pdf (consulta em 20-2-2011).
- CRUZ, Maria Alfreda (1973)** – *A Margem Sul do Estuário do Tejo. Factores e formas de organização do espaço*. Montijo: Gazeta do Sul.
- DAVIES, W. J. K. (1998)** – *Narrow Gauge Railways of Portugal*. [S. l.]: Plateway.
- ESTÁCIO, Emílio Barbosa (1964-1969)** – *Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal (Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)*. «GCF», as. 77 a 81, n.ºs 1836 a 1933 (16 de Junho de 1964 a 16 de Janeiro de 1969). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 139-488, 23-518, 13-444, 21-354 e 17-178.
- ESTEVES, Emmanuel (1999)** – *O caminho-de-ferro de Bengela e o impacto económico, social e cultural na sua zona de influência: 1902-1952*. Porto: FLUP. Tese de doutoramento.
- ESTEVES, Raul (1915a)** – *As tropas de caminhos de ferro no exercito allemão*. «GCF», a. 28, n.º 652 (16 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 51-52.
- ESTEVES, Raul (1915b)** – *Caminhos de ferro estrategicos*. «GCF», a. 28, n.º 665 (1 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 259-261.

- ESTEVES, Raul (1925)** – *O plano da rede ferroviária do país e o traçado de novas linhas*. «GCF», a. 38 n.º 889 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 3-4.
- ESTEVES, Raul (1935)** – *O problema da defeza nacional*. Lisboa: Papelaria Fernandes.
- ESTEVES, Raul (1938)** – *O Problema Nacional dos Caminhos de Ferro*. «BCP», a. 10, n.º 107 (Maio). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 113-140.
- ESTEVES, Raul (1948)** – *Uma colaboração régia na «Revista Militar»*. «RM», t. 100, n.º 5. Lisboa: Empresa da RM, p. 237-241.
- FERNANDES, Liliana Ferreira; PEDRO JÚNIOR, Maria das Dores Queirós; DIAS, Maria Helena Morais Cordeiro (1993)** – *Ramal da Lousã*. «Estudos Sectoriais», n.º 5. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro.
- FERNANDES, Tânia (2011)** – *Linha do Algarve: Encontros e Desencontros...* «Comboios em Linha», n.º 1. Lisboa: Fundação Museu Nacional Ferroviário, p. 76-79.
- FERREIRA, José Fernando Coelho (1993)** – *O caminho de ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios*, 2.^a ed. Porto: Câmaras Municipais de Penafiel, Lousada e Felgueiras.
- FERREIRA, Tiago A.M. (1999)** – *O caminho de ferro na região do Douro e o Turismo*. [S. l.]: CP.
- FERREIRA, Vicente (1923)** – *A 2.^a Via da linha do Norte entre Gaya e Porto*. «GCF», a. 36, n.º 855 (1 de Agosto). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 195-196.
- FERREIRA, Vicente (1934)** – *Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo*. «BCP», a. 6, n.ºs 57, 58 e 59. Lisboa: CP, p. 41-45, 61-65 e 81-86.
- FOLGADO, Deolinda et al. (19--)** – *Comunicações no Alto Alentejo na 2.^a metade do século XIX: mala posta e caminho de ferro de Leste*. Lisboa: s. n.
- FONSECA, A. Corregedor da (1975)** – *No primeiro Centenário das linhas do Caminho de Ferro a norte do rio Douro, 1875-1975*. Lisboa: CP.
- GAIO, Eduardo Frutuoso (1957)** – *Apontamentos da história dos caminhos de ferro em Portugal*. Sintra: Sintra Gráfica.
- GALRÃO, Alexandre (1944)** – *O «Larmanjat»*. «BCP», a. 16, n.º 182 (Agosto). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 141-142.
- GALVÃO, Alexandre Lopes (1948)** – *As comunicações de Lisboa com o Sul do País*. «GCF», a. 60, n.º 1441 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 14-19.
- GAMA, Eurico (1956-1957)** – *Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste*. «GCF», as. 69 e 70, n.ºs 1638, 1657 e 1674 (16 de Março, 1 de Janeiro e 16 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 144-146, 21-24 e 339-341.
- GARCIA, António Alberto Torres (1936)** – *A indústria transportadora na zona de Coimbra*. In ASSOCIAÇÃO Comercial e Industrial de Coimbra – *Caminhos de ferro das Beiras (compilação de documentos)*. Coimbra: Minerva, 11-40.

- GARCIA, Conde de Penha (1957)** – *O Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses*. «BCP», a. 29, n.º 331 (Janeiro). Lisboa: Oficinas Gráficas da GCF, p. 11-15.
- GOMES, Andrade (1925)** – *O 69.º aniversário dos Caminhos de Ferro Portugueses*. «GCF», a. 38 n.ºs 908 (16 de Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 290.
- GOMES, Gilberto (1996)** – *A construção das linhas do Leste e do Norte 1860/1865*. In GOMES, Gilberto; SERRÃO, Joel, coord. – *O Caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. O Caminho de ferro revisitado*. [S.l.]: CP, p. 14-23.
- GOMES, Gilberto (1998)** – *A luz e as sombras*. In *A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho de Ferro no final do séc. XX*. Lisboa: CP, p. 10-22.
- GOMES, Gilberto (2001)** – *As Ligações Ferroviárias Internacionais Portuguesas. 150 Anos depois*. «II Congreso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/archives/aranjuez/pdf/39.pdf (consulta em 20-9-2010).
- GOMES, Gilberto, sel. e notas (2002a)** – *Ofício da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses sobre o financiamento da empresa. 1 de Abril de 1864*. Lisboa: CP.
- GOMES, Gilberto, prod. (2005)** – *Santarém e os Caminhos de Ferro (1861-2005)*. Lisboa: CP.
- GOMES, Gilberto (2009a)** – *A Linha da Beira Baixa*. «XXIX Encontro da APHES» Disponível em [web.lettras.up.pt/aphes29/data/9th/Gilberto Gomes_Texto.pdf](http://web.lettras.up.pt/aphes29/data/9th/Gilberto%20Gomes_Texto.pdf). (consulta em 16-4-2010).
- GOMES, Gilberto (2009b)** – *Lisboa: a plataforma portuária e as ligações ferroviárias*. «IV Congreso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/congreso_palma/pdfs/com/ses02/0206_gomes.pdf (consulta em 15-1-2011).
- GOMES, Joaquim da Silva (2002b)** – *Braga e os caminhos-de-ferro*. Braga: Parque de Exposições.
- GOMES, José de Sousa (1935)** – *Apontamentos para a história dos caminhos de ferro em Portugal. A linha de leste e a linha do Barreiro a Setúbal*. «GCF», a. 47 n.ºs 1140 e 1141 (16 de Junho e 1 de Julho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 259-261 e 287-289.
- GONÇALVES, Eduardo Ferrugento (1956)** – *A propósito do Centenário do Caminho de Ferro em Portugal. Duas épocas, duas mentalidades*. «GCF», a. 69, n.º 1652 (16 de Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 515-520.
- GUEDES, Lívio da Costa (1987)** – *O ramal para Cascais da linha férrea Lisboa-Badajoz*. «Boletim Cultural do Município», n.º 6. Cascais: Arquivo, p. 103-131.
- GUICHARD, François (1992)** – *Le chemin de fer*. In GUICHARD, François – *Porto, la ville dans sa region. Contribution a l'étude de l'organisation de l'espace dans le Portugal du Nord*, v 2. Paris: Fundação Gulbenkian, p. 147-209.
- JORGE, João Miguel Fernandes et al. (1998)** – *Linha do Oeste. Óbidos e Momentos Artísticos Circundantes*. Lisboa: Assírio & Alvim.

- LEAL, Carlos de Brito (1953)** – *Os comboios há 88 anos*. «GCF», a. 65, n.º 1563 (1 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 467-470.
- LEAL, Carlos de Brito (1954)** – *A fundação da C.P. e a vida extraordinária de D. José de Salamanca*. «BCP», a. 26, n.º 296 (Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 7-12.
- LEITÃO, Ruben Andresen (1965)** – *Uma polémica real. Polémica de D. Pedro V com o capitão Luís Pimentel*. «Anais da Academia Portuguesa de História», 2.ª série, v. 15. Lisboa: Academia Portuguesa de História, p. 58-59.
- LEITE, Gervásio (1929)** – *Porto de Leixões*. «Revista Portuguesa de Comunicações», a. 1, n.ºs 3 e 5 (1 de Agosto e 1 de Setembro). Lisboa: Comunicações Limitada, p. 58-60 e 88-89.
- LE MOS, Vergílio César A. de (1935)** – *Breve notícia a propósito da grande ponte sobre o Tejo*. «Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses», a. 66, n.º 719 (Maio). Lisboa: AECP, p. 177-186.
- LEVY, Maurício (1981)** – *O primeiro comboio de Lisboa ao Carregado*. «História», n.ºs 36-37. Lisboa: Projornal, p. 2-27.
- LEVY, Maurício (1983)** – *A inauguração do Sud-Express em 1887: duas coberturas jornalísticas*. «História», n.ºs 59-60. Lisboa: Projornal, p. 60-67.
- LOPES, Maria Lúcia Pacheco (1986-1987)** – *O caminho de ferro*. Porto: Universidade Portucalense.
- LOPES, Maria Madalena (1952)** – *Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. «Boletim do Centro de Estudos Geográficos», n.ºs 4 e 5. Coimbra: FLUC, p. 17-63.
- M., G. (1912a)** – *Lisboa, caes da Europa*. «GCF», a. 25, n.º 584 (16 de Abril). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 122-123.
- M., G. (1912b)** – *Novas vias ferreas*. «GCF», a. 25, n.º 581 (1 de Março). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 78-79.
- MACHADO, Aquiles (1886)** – *Caminhos-de-ferro*. «Biblioteca do Povo e das Escolas», 16ª série, a. 6, n.º 126. Lisboa: David Corazzi.
- MAIA, Pedro Santos (2007)** – *Comboio e Literatura: a propósito dos 150 anos do caminho-de-ferro em Portugal*. «Vértice», 2.ª série, n.º 133. Lisboa: Caminho, p. 38-44.
- MAIO, Guerra (1954)** – *Um Comboio Transatlântico em 1883*. «BCP», a. 26, n.º 299 (Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 2-4.
- MARTINS, Eduardo Corregedor (1939)** – *Origem e evolução dos caminhos de ferro. O seu papel militar*. «RM», a. 91, n.º 4. Lisboa: Empresa da Revista Militar, p. 245-272.
- MARTINS, João Maria de Oliveira (1996)** – *Estudos Ferroviários I*. In GOMES, Gilberto, coord. – *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal*, v. 1. Lisboa: CP.
- MARTINS, Padre A. Tavares (1970)** – *A Estação de Campanhã (estudo subsidiário para a sua história)*. «Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto», v. 33, fascs. 3-4. Porto: CM, p. 431-460.

- MATA, Maria Eugénia (1999)** – *A Companhia das Obras Públicas de Portugal*. «Estudos de Economia», v. 19, n.º 1. Lisboa: ISEG, p. 43-66.
- MATA, Maria Eugénia (2008)** – *The role of implicit contracts: building Public Works in the 1840's in Portugal*. «Business History», v. 50, n.º 2. [S. l.]: Taylor & Francis, p. 147-162.
- MATA, Maria Eugénia; TAVARES, Lara (2003)** – *El valor de los ferrocarriles portugueses para los consumidores en vísperas de la Primera Guerra Mundial*. «III Congreso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/tb2.pdf (consulta em 15-2-2011).
- MATOS, Ana Cardoso de; RIBEIRO, Elói Figueiredo; BERNARDO, Maria Ana (2009)** – *Caminhos-de-ferro e turismo em Portugal (final do século XIX e primeiras décadas do século XX)*. «V Congreso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/congreso_palma/pdfs/com/Ses51tur/050113_Bernardo-Cardoso-Figueiredo.pdf (consulta em 16-2-2011).
- MATOS, Venerando Aspra de (2001)** – *O Caminho de Ferro e Torres Vedras. Impacto da sua chegada*. Lisboa: Colibri.
- MELLO, José de Sousa e (1939)** – *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Alguns momentos da sua vida. Considerações jurídicas*. Lisboa: Tipografia Largo dos Caminhos de Ferro.
- MENDES, Roberto de Espregueira (1957)** – *A Evolução Histórica dos Caminhos de Ferro Portugueses*. «GCF», a. 70, n.º 1669 (1 de Julho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 243-246
- MESQUITA, João Henriques de (1944)** – *Há oitenta anos... A chegada do primeiro comboio a Beja*. «BCP», a. 16, n.º 184 (Outubro). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 181-183.
- MÓNICA, Maria Filomena, org. e pref. (1996)** – *A Europa e nós: uma polémica de 1853*. Lisboa: ICS/Quetzal.
- MONTÊS, António (1944)** – *Há cinqüenta e sete anos... Chegada do primeiro comboio às Caldas da Rainha*. «BCP», a. 16, n.º 179 (Maio). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 81-84.
- MUSEU Nacional de Soares dos Reis (1976)** – *O caminho de ferro: exposição*. Porto: Museu Nacional Soares dos Reis.
- NAZARÉ, C. de Azevedo (1929)** – *A origem dos caminhos de ferro e a sua evolução*. «BCP», a. 1, n.º 2 (Agosto). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 21-25.
- NUNES, J. de Sousa (1949)** – *La Voie et Travaux aux Chemins de Fer du Portugal*. «GCF», a. 62, n.º 1475 (1 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 331-335.
- O CAMINHO que é de ferro. Nos 125 anos do 1.º comboio St.ª Apolónia/Gaia (Devezas) (1989)*. Pampilhosa: Gráfica Pampilhosense.
- OLIVEIRA, Alberto de (1914-1915)** – *Os caminhos de ferro em Portugal*. «GCF», a. 27, n.ºs 630, 632-656 (16 de Março a 16 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 94-358 e 21-122.

- OLIVEIRA, Catarina (2005)** – *Entroncamentos de minas caminhos de ferro e escola*. «Episteme», n.º 20 (suplemento especial), 307-320. Disponível em www.ilea.ufrrgs.br/episteme/portal/pdf/numero21/episteme21_artigo_oliveira.pdf (consulta em 5-1-2011).
- OLIVEIRA, Manuel Alves de (1979)** – *Uma gorada ligação ferroviária da Póvoa de Varzim a Trás-os-Montes*. «Boletim Cultural Póvoa de Varzim», v. 18, n.º 1. Póvoa de Varzim: [s. n.].
- OLIVEIRA, Manuel Alves de (1982)** – *Lá vem o comboio novo!...* Guimarães: [s. n.].
- ORNELLAS, Carlos d' (1949)** – *Para a história dos Caminhos de Ferro Portugueses. Há 62 anos inaugurou-se a linha de Tua a Mirandela*. «GCF», a. 62, n.º 1483 (1 de Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 615-618.
- PAÇÔ-VIEIRA, Conde de (1905)** – *Caminhos de Ferro Portuguezes. Subsídios para a sua história*. Lisboa: Livraria Clássica.
- PEIXOTO, António Maranhão (2009)** – *A estação de comboios de Viana do Castelo*. «Cadernos Vianenses», t. 43. Viana do Castelo: Câmara Municipal, p. 135-150.
- PEREIRA, Duarte da Costa (1932)** – *Os transportes em caminho de ferro na guerra*. «GCF», a. 45 n.º 1057 e 1058 (1 e 16 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 22-23 e 46-48.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2008a)** – *Caminhos-de-Ferro nos Debates da Câmara dos Deputados: dos Primórdios à primeira queda de Fontes Pereira de Melo (1822-1856)*. «II Encontro de História e Investigação». Porto: FLUP.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2008b)** – *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP. Tese de mestrado.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2010a)** – *As viagens ferroviárias em Portugal*. «Cultura, Espaço e Memória», n.º 1. Porto: CITCEM, p. 25-40.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2010b)** – *Caminhos-de-ferro em Trás-os-Montes no século XIX: das expectativas ao esquecimento*. «Revista de Letras», n.º 9. Lisboa: Fundação Museu Nacional Ferroviário, p. 72-77.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2010c)** – *Caminhos-de-ferro entre Técnica, Estratégia, Economia e Política (1845-1892)*. «XXX Encontro da APHES». Disponível em www.iseg.utl.pt/aphes30/docs/progdocs/Hugo_Silveira_Pereira.pdf (consulta em 1-12-2010).
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011a)** – *A construção da rede ferroviária do Minho (1845-1892)*. «Cultura, Espaço e Memória», n.º 2. Porto: CITCEM, p. 11-31.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011b)** – *A doorway to Europe: the dream of the Portuguese railways (1845-1892)*. «9th International Conference of the T2M». Disponível em t2m.org/wp-content/uploads/2011/09/Pereira_Hugo_Paper.pdf (consulta em 3-2-2012).
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011c)** – *Banco Comércio e Indústria*. In MENDES, José Amado; FARIA, Miguel Figueira de – *Dicionário de História Empresarial em Portugal, 1750-1985*. No prelo.

- PEREIRA, Hugo Silveira (2011d)** – *Caminhos-de-ferro da Beira (1845-1893)*. «Revista de História da Sociedade e da Cultura», n.º 6. Coimbra: Universidade de Coimbra, p. 273-296.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011e)** – *Caminhos-de-ferro e expectativas de desenvolvimento industrial (1845-1892)*. «Comboios em linha», n.º 2. Lisboa: Fundação Museu Nacional Ferroviário, p. 72-77.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011f)** – *Caminhos-de-ferro e instituições: ministério das Obras Públicas, parlamento e Associação dos Engenheiros Cívicos (1852-1892)*. «XXXI Encontro da APHES». Disponível em www4.fe-uc-pt/aphes31/papers/sessão_1c/Hugo_pereira_paper.pdf (consulta em 1-12-2011).
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011g)** – *Portos e caminhos-de-ferro durante o fontismo*. In *II Encontro do CITCEM – O Mar: patrimónios, usos e representações*. Actas. Porto: CITCEM. No prelo.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011h)** – *Quando o comboio chegou a Lousada*. In *III Jornadas de História Local*. Actas. Lousada: Câmara Municipal. No prelo.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011i)** – *Railways in Trás-os-Montes during the second half of the 19th century: projects and achievements*. «Workshop Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences». Disponível em sites.google.com/site/foztuavale/workshop2011/papers/p14 (consulta em 3-2-2012).
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011j)** – *Rede férrea alentejana revisitada (1845-1889)*. In PETROV, Petar et al., eds. – *Avanços em Literatura e Cultura Portuguesas Da Idade Média ao século XIX*. Santiago de Compostela: Através, p. 467-484.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011k)** – *Speed in Portuguese railways (1851-1892)*. «XIII^{ème} colloque de l'AHICF: Le rail à toute(s) vitesse(s). Deux siècles de vitesse sur rail – trente ans de grandes vitesses». Em disponibilização no site da AHICF.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2012a)** – *A visão do Outro na inauguração da linha da Beira Alta em 1882*. «Comboios em linha», n.º 3. Lisboa: Fundação Museu Nacional Ferroviário, p. 36-41.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2012b)** – *As políticas ferroviárias ibéricas (1845-1860)*. «Cultura, Espaço e Memória», n.º 3. Porto: CITCEM. No prelo.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2012c)** – *Building a national railway network: Portugal second half of the 19th century*. «37th Annual Economic and Business Historical Society Conference». A disponibilizar em www.ebhsoc.org.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2012d)** – *Caminhos-de-ferro no Alto Minho (1845-1915)*. «Estudos Regionais», n.º 6. Viana do Castelo: Centro de Estudos Regionais, p. 191-203.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2012e)** – *Factores estruturantes da rede ferroviária portuguesa (1845-1892)*. «I Congresso Anual de História Contemporânea».
- PEREIRA, Hugo Silveira (2012f)** – *Markets, Politics and Railways: Portugal, 1852-1892*. «2nd International Conference of Economic and Social History – Markets and Politics: Private inter-

ests and Public Authority (18th-20th c.)». Disponível em hdoisto.gr/download.php?c2012=pereira.pdf (consulta em 15-2-2012).

PEREIRA, Hugo Silveira (2012g) – *Porto e caminhos-de-ferro (1845-1896)*. In SOUSA, Gonçalo Vasconcelos de – *Actas do I Congresso O Porto Romântico*. Porto: Universidade Católica Portuguesa, v. 2, p. 393-412.

PEREIRA, Hugo Silveira (2012h) – *Railways and Parliament in Portugal (1851-1892)*. «9th European Social Science History Conference». Disponível em www2.iisg.nl/esshc (consulta em 1-5-2012).

PEREIRA, Hugo Silveira (2012i) – *Sá da Bandeira e a ameaça dos caminhos-de-ferro*. «RM». Lisboa: RM. No prelo.

PIMENTEL, Frederico Augusto (1892) – *Apointamentos para a historia dos caminhos de ferro portuguezes*. Lisboa: Tipografia Universal.

PINA, Maria Helena Mesquita (2003) – *Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro no Alto Douro no final do século XIX*. «Revista da Faculdade de Letras – Geografia», 1.^a série, v. 19. Porto: FLUP, p. 397-414.

PINDELA, Visconde de (1931) – *Do interesse e das possibilidades ferroviárias no fomento agrícola*. Porto: [s.n.].

PINHEIRO, Magda (1979) – *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX*. «Análise Social», 2.^a série, v. 15, n.º 58. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 265-286.

PINHEIRO, Magda (1986) – *Chemins de fer, structure financiere de l' État et dependance extérieure au Portugal: 1850-1890*. Paris: Université de Paris. Tese de doutoramento.

PINHEIRO, Magda (1987) – *Portugal e Espanha: Integração e ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890)*. «Ler História», n.º 11. Lisboa: Salamandra, p. 47-76.

PINHEIRO, Magda (1988a) – *A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)*. «Análise Social», v. 24, n.º 101-102. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 745-767.

PINHEIRO, Magda (1992a) – *Le role de l'Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIXe siècle*. «Histoire, Economie et Societé», a. 11, n.º 1. Paris: Armand Colin, p.173-184.

PINHEIRO, Magda (1994) – *Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: os caminhos de ferro da capital*. «Ler História», n.º 26. Lisboa: Salamandra, p. 77-92.

PINHEIRO, Magda (1995) – *L'Histoire d'un Divorce: l'Integration des Chemins de Fer Portugais dans le Réseau Ibérique*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.

- PINHEIRO, Magda (1997)** – *Les chemins de fer portugais: entre l'exploitation privée et le rachat*. «Revue d'Histoire des Chemins de Fer», n.ºs 16-17. Paris: Association pour l'Histoire des Chemins de Fer en France, p.150-164.
- PINHEIRO, Magda (2002)** – *Impacto da construção ferroviária sobre a cidade de Lisboa*. «II Congreso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/archivos/aranjuez/pdf/01.pdf (consulta em 15-2-2011).
- PINHEIRO, Magda (2004)** – *The French Investors in Portuguese Railways from 1855 to 1884: Three Cases*. «First International Conference of the Association Internationale pour l'histoire des Chemins de Fer». Disponível em www.docutren.com/archivos/semmering/pdf/10.pdf (consulta em 18-2-2011).
- PINHEIRO, Magda (2006)** – *Caminhos-de-ferro e modernização urbana*. «História», 3.ª série, a. 28, n.º 90. Lisboa: História – Publicações e Conteúdos Multimédia, p. 28-31.
- PINHEIRO, Magda (2008)** – *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa.
- PINHEIRO, Magda; LIMA, Nuno Miguel; PAULINO, Joana (2011)** – *Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX*. «Ler História», n.º 61. Lisboa: CEHC, p. 39-64.
- QUEIROZ, Amílcar de Barros (1976)** – *Os primeiros caminhos de ferro em Portugal. As linhas férreas do Leste e do Norte*. «Arquivo do Distrito de Aveiro», v. 42. Aveiro: Coimbra.
- RAMALHO, Margarida Magalhães (2000)** – *Comboios com histórias*. Lisboa: Assírio & Alvim.
- RAMALHO, Margarida Magalhães; CARDOSO, Rui (2004)** – *Caminho-de-ferro, um património sobre carris*. «Património. Estudos», n.º 7. Lisboa: IPPAR, p. 28-35.
- RAMOS, Paulo (1996)** – *Os caminhos de ferro e o cais da Europa*. In GOMES, Gilberto; SERRÃO, Joel, coord. – *O Caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. O Caminho de ferro revisitado*. [S.l.]: CP, p. 24-33.
- REIS, José Lucas Coelho dos (1940a)** – *Caminhos de Ferro da Beira Alta*. «GCF», a. 52 n.º 1272 (16 de Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 798-800.
- REIS, José Lucas Coelho dos (1940b)** – *O Caminho de Ferro em Portugal*. «GCF», a. 52 n.º 1266 (16 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 636-637.
- REIS, José Lucas Coelho dos (1941a)** – *A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta para com os seus accionistas*. «GCF», a. 53, n.º 1276 (16 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 126-127.
- REIS, José Lucas Coelho dos (1941b)** – *Caminho de Ferro do Mondego. Linha de Arganil – Coimbra a Lousã – e de Lousã a Serpins. A sua exploração pela C. P.* «GCF», a. 53 n.º 1279 (1 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 201-203.

- RIBEIRO, Armando Bouçon (2006a)** – *O caminho-de-ferro e o nascimento de uma colónia balnear espanhola em Espinho*. «IV Congreso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/archivos/malaga/pdf/VI25.pdf (consulta em 16-2-2011).
- RIBEIRO, Elói de Figueiredo (2006b)** – *A Gazeta dos caminhos-de-ferro e a promoção do turismo em Portugal (1888-1940)*. Évora: Universidade de Évora. Tese de mestrado.
- RIBEIRO, Manuel Pedrosa (2002)** – *Sintra e o caminho de ferro: transformações urbanísticas e de infra-estruturas (1850-1910)*. Lisboa: ISCTE. Tese de mestrado.
- RIBEIRO JÚNIOR (1916)** – *Caminhos de ferro do Sul e Sueste. Subsidios para a sua historia*. «GCF», a. 29, n.ºs 682 e 683 (16 de Maio e 1 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 151, 166-167.
- ROLLO, Maria Fernanda (1999)** – *Um Metro e Uma Cidade. História do Metropolitano de Lisboa*. Lisboa: Metropolitano de Lisboa.
- ROSÁRIO, António Simões do (1959)** – *Caminhos de Ferro de via estreita*. «BCP», a. 31, n.º 357 (Março). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 5-8.
- ROSÁRIO, António Simões do (1964)** – *O túnel de Albergaria*. «BCP», a. 36, n.º 418 (Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 11-13.
- ROSÁRIO, António Simões do (1965)** – *Santa Apolónia no presente e no futuro*. «BCP», a. 37, n.º 431 (Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 9-13.
- SÁ, J. M. de Vasconcelos e (1932)** – *A Companhia Internacional de Vagões-Leitos e a sua exploração em Portugal*. «Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses», a. 63, n.º 690 (Dezembro). Lisboa: AECP, p. 419-435.
- SALES, Padre Ernesto Augusto Pereira de (1983)** – *Mirandela. Apontamentos Históricos*. Mirandela: Câmara Municipal, v. 2.
- SALGADO, Joaquim José (1938)** – *A velocidade nos meios de transporte*. «Boletim da Ordem dos Engenheiros», a. 2, n.º 17 (Maio). Lisboa: Ordem dos Engenheiros, p. 171-183.
- SALGUEIRO, Ângela Sofia Garcia (2008)** – *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*. Lisboa: FCSH. Tese de mestrado.
- SANTOS, Carlos Oliveira (1982)** – *O milagre dos carris. Primórdios dos caminhos-de-ferro em Portugal*. «História», n.º 50. Lisboa: Projornal, p. 52-64.
- SANTOS, Luís António Lopes dos (2011a)** – *Politica ferroviaria ibérica: de principios del siglo XX a la agrupacion de los ferrocarriles (1901-1951)*. Madrid: Universidade Complutense.
- SANTOS, Luís António Lopes dos (2011b)** – *Railways in Portugal and Spain: corporate and public policies*. «Workshop Railroads in historical context: construction, costs and consequences». Disponível em www3.dsi.uminho.pt/ebeira/foztua/wk2011/luis.pdf (consulta em 5-10-2011).

- SANTOS, Luís Filipe Rosa (1995)** – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do séc. XIX*. Faro, edição do autor.
- SANTOS, Luís Filipe Rosa (1999)** – *As vias de comunicação*. In MARQUES, Maria da Graça Maia – *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias: elementos para a sua história*. Lisboa: Colibri.
- SANTOS, Manuel Domingues (1929)** – *As relações ferroviárias internacionais com o Porto*. «Revista Portuguesa de Comunicações», a. 1, n.º 4 (15 de Agosto). Lisboa: Comunicações Limitada, p. 72-73.
- SANTOS, Raul Esteves dos (1927)** – *Relembrando um passado distante*. «GCF», a. 40 n.º 958 e 960 (16 de Novembro e 16 de Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 343-347 e 368-369.
- SANTOS, Raul Esteves dos (1934)** – *A Fiscalização do Govêrno nas emprêsas ferroviárias*. «Revista Portuguesa de Comunicações», a. 6, n.º 99 (Dezembro). Lisboa: Comunicações Limitada, p. 237-239.
- SERRÃO, Joel (1962)** – *Temas Oitocentistas II. Para a história de Portugal no passado. Ensaios*. Lisboa: Portugália.
- SERRÃO, Joel (1996)** – *Breve introdução à história dos caminhos de ferro em Portugal*. In GOMES, Gilberto; SERRÃO, Joel, coord. – *O Caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. O Caminho de ferro revisitado*. [S.l.]: CP, p. 8-13.
- SETTAS, Alexandre (1939)** – *Evocando o passado. Notas sôbre uma época longínqua*. «GCF», a. 51 n.º 1225 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 17-18.
- SETTAS, Alexandre (1940)** – *A influência dum atrazo na criação dum petisco, quando a linha férrea de Paris a Saint Germain... não chegava ao fim*. «GCF», a. 52 n.º 1249 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 29-31.
- SILVA, Álvaro Ferreira da (2011)** – *More than a brass nameplate on the door: foreign ownership and control in the Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860s-1890s)*. «Workshop Railroads in historical context: construction, costs and consequences». Disponível em www3.dsi.uminho.pt/ebeira/foztua/wk2011/fsilva.pdf (consulta em 5-10-2011).
- SILVA, Álvaro Ferreira da; GOMES, Gilberto (2003)** – *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses: investimento estrangeiro e estrutura organizativa (1870-1885)*. «III Congresso de Historia Ferroviaria». Disponível em [www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/tb4 .pdf](http://www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/tb4.pdf) (consulta em 19-8-2010).
- SILVA, Casimiro; SILVA, Samuel (2004)** – *Memórias do comboio de Guimarães. A História, o Património e a Linha*. Guimarães: Ideal Artes Gráficas.
- SILVA, José Ribeiro da (2004)** – *Os comboios em Portugal: do vapor à electricidade*. Queluz: Mensagem.

- SILVA, José Ribeiro da; RIBEIRO Manuel (2004)** – *Os comboios em Portugal: do vapor à electricidade*. Queluz: Mensagem.
- SILVA, José Ribeiro da; RIBEIRO, Manuel (2007-2009)** – *Os comboios em Portugal*. Lisboa: Terramar. 3 vs.
- SILVEIRA, Luís Espinha da et al. (2011a)** – *Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930*. «Ler História», n.º 61. Lisboa: CEHC, p. 7-37.
- SILVEIRA, Luís Espinha da; LIMA, Nuno Miguel; ALCÂNTARA, Ana (2011b)** – *The impact of accessibility to railroads on the population of Portugal's Inland North Region (1878-1930). The Tua and the Beira Baixa lines*. «Workshop Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences». Disponível em sites.google.com/site/foztuavale/workshop2011/papers/p19 (consulta em 4-2-2012).
- SOARES, José Júlio Nogueira (1938)** – *Linha de Miranda (Vale do Sabor)*. «Boletim da Ordem dos Engenheiros», a. 2, n.º 21 (Setembro). Lisboa: Ordem dos Engenheiros, p. 363-370.
- SOBRAL, Diogo (1923)** – *Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. O estado da sua via e obras d'arte*. «ROPM», a. 54, n.º 626 (Julho). Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia p. 209-212.
- SOUSA, Ana Paula Vieira da Silva e (2009)** – *O sindicalismo nos caminhos de ferro portugueses 1856-1974*. «V Congreso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/congreso_palma/pdfs/com/Ses31/030106_Silva.pdf (consulta em 17-2-2011).
- SOUSA, Fernando de (1978)** – *A Salamancada e a Crise Bancária do Porto*. «Nummus», 2ª série, v. 1. Porto: [s.n.], p. 131-160.
- SOUSA, José Fernando de (1902)** – *Os Caminhos de ferro do Sul e a agricultura*. «GCF», a. 15, n.º 342 (16 de Março). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 81-84.
- SOUSA, José Fernando de (1903)** – *A linha de Arganil*. «GCF», a. 16, n.º 370 (16 de Maio). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 159-160.
- SOUSA, José Fernando de (1904a)** – *Estação do Sul, em Lisboa*. «GCF», a. 17, n.º 407 (1 de Dezembro). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 369-370.
- SOUSA, José Fernando de (1904b)** – *Ponte-caes no Barreiro*. «GCF», a. 17, n.º 398 (16 de Julho). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 225-226
- SOUSA, José Fernando de (1905)** – *Ligação dos caminhos de ferro portugueses com os da rede hespanhola*. «ROPM», t. 26, n.ºs 424 a 426 (Abril a Junho). Lisboa: IN, p. 251-254.
- SOUSA, José Fernando de (1906a)** – *A ponte sobre o Tejo*. «GCF», a. 19, n.º 450 (16 de Setembro). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 281-283.
- SOUSA, José Fernando de (1906b)** – *Alfandega-Leixões*. «GCF», a. 19, n.º 442 (16 de Maio). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 149-151.

- SOUSA, José Fernando de (1907a)** – *A linha do Corgo*. «GCF», a. 20, n.º 470 (16 de Julho). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 209-212.
- SOUSA, José Fernando de (1907b)** – *Guimarães a Fafe*. «GCF», a. 20, n.º 471 (1 de Agosto). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 225-226.
- SOUSA, José Fernando de (1907c)** – *Política económica*. «GCF», a. 20, n.º 465 (1 de Maio). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 129-131.
- SOUSA, José Fernando de (1907d)** – *Ramaes e linhas paralelas*. «GCF», a. 20, n.º 473 (1 de Setembro). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 257-258.
- SOUSA, José Fernando de (1907e)** – *Regoa a Lamego*. «GCF», a. 20, n.º 467 (1 de Junho). Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 161-162.
- SOUSA, José Fernando de (1908a)** – *A linha do Valle do Lima*. «GCFEA», a. 21, n.º 492 (16 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCFEA, p. 179-180.
- SOUSA, José Fernando de (1908b)** – *A linha do Valle do Vouga*. «GCFEA», a. 21, n.º 502 (16 de Novembro). Lisboa: Tipografia da GCFEA, p. 337-339.
- SOUSA, José Fernando de (1908c)** – *As linhas de via reduzida no Minho*. «GCFEA», a. 21, n.º 481 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCFEA, p. 2-3.
- SOUSA, José Fernando de (1908d)** – *Historia e critica*. «GCFEA», a. 21, n.º 500 (16 de Outubro). Lisboa: Tipografia da GCFEA, p. 305-306.
- SOUSA, José Fernando de (1908e)** – *O porto de Leixões*. «GCFEA», a. 21, n.ºs 485 e 489 (1 de Março e 1 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCFEA, p. 65-66 e 129-131.
- SOUSA, José Fernando de (1909a)** – *A linha de Cezimbra*. «GCF», a. 22, n.º 526 (16 de Novembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 337-339.
- SOUSA, José Fernando de (1909b)** – *A rêde do centro*. «GCF», a. 22, n.º 524 (16 de Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 305-306.
- SOUSA, José Fernando de (1909c)** – *Barreiro a Cacilhas*. «GCF», a. 22, n.º 508 (16 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 49-52.
- SOUSA, José Fernando de (1909d)** – *O novo material da linha da Beira Alta*. «GCF», a. 22, n.º 512 (16 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 113-115.
- SOUSA, José Fernando de (1910a)** – *A estação de Cacilhas*. «GCF», a. 23, n.º 530 (16 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 17-19.
- SOUSA, José Fernando de (1910b)** – *Os caminhos de ferro e os melhoramentos de Lisboa*. «GCF», a. 23, n.º 533 (1 de Março). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 65-67.
- SOUSA, José Fernando de (1911a)** – *A grande ponte sobre o Tejo*. «GCF», a. 24, n.º 575 (1 de Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 352-355.

- SOUSA, José Fernando de (1911b)** – *A testa das linhas do Sul e Sueste*. «GCF», a. 24, n.º 569, 571 e 572 (1 de Setembro, 1 e 16 de Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 257-259, 291-292 e 305-306.
- SOUSA, José Fernando de (1911c)** – *De Thomar á Nazareth*. «GCF», a. 24, n.º 565 (1 de Julho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 193-194.
- SOUSA, José Fernando de (1911d)** – *Villa Viçosa a Elvas*. «GCF», a. 24, n.º 568 (16 de Agosto). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 241-243.
- SOUSA, José Fernando de (1912a)** – *A locomotiva moderna*. «GCF», a. 25, n.º 585 (1 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 133-135.
- SOUSA, José Fernando de (1912b)** – *As novas locomotivas do Minho e Douro*. «GCF», a. 25, n.º 595 (1 de Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 297-298.
- SOUSA, José Fernando de (1912d)** – *Portimão a Lagos*. «GCF», a. 25, n.º 591 (1 de Agosto). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 230-232.
- SOUSA, José Fernando de (1913a)** – *O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares*. «GCF», a. 26, n.º 618 a 622 (16 de Setembro a 16 de Novembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 293 a 347.
- SOUSA, José Fernando de (1913b)** – *Os caminhos de ferro da Pova e de Guimarães*. «GCF», a. 26, n.º 616 e 617 (16 de Agosto e 1 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 245-247 e 262-265.
- SOUSA, José Fernando de (1913c)** – *Reversão justificada*. «GCF», a. 26, n.º 604 (16 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 49-51.
- SOUSA, José Fernando de (1913d)** – *Trafego internacional*. «GCF», a. 26, n.º 608 (16 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 113-114.
- SOUSA, José Fernando de (1914-1915)** – *Caminhos de ferro vicinaes*. «GCF», as. 27 e 28, n.º 644 a 647, 674 a 675, 678 e 680 (16 de Outubro a 1 de Dezembro, 16 de Janeiro a 1 de Fevereiro, 16 de Março e 16 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 305-353, 17-36, 81-83 e 113-115.
- SOUSA, José Fernando de (1915a)** – *Caminhos de ferro no Algarve*. «GCF», a. 28, n.º 664 (16 de Agosto). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 241-243.
- SOUSA, José Fernando de (1915b)** – *Concessões de serviços publicos*. «GCF», a. 28, n.º 672 (16 de Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 369-370.
- SOUSA, José Fernando de (1915c)** – *Questões regulamentares*. «GCF», a. 28, n.º 671 (1 de Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 353-355.
- SOUSA, José Fernando de (1916)** – *A linha do Porto á Pova e Famalicão em 1915*. «GCF», a. 29, n.º 682 (16 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 145-147.
- SOUSA, José Fernando de (1918)** – *Novissima reforma ferro-viaria*. «GCF», a. 31, n.º 730 (16 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 147-150.

- SOUSA, José Fernando de (1923)** – *Caminhando à tôa*. «GCF», a. 36 n.º 848 (16 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 113-115.
- SOUSA, José Fernando de (1924a)** – *A garantia de juro das linhas de Salamanca á Fronteira*. «GCF», a. 37 n.º 869 (1 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 113-115.
- SOUSA, José Fernando de (1924b)** – *Arbitragens e arbitrariedades*. «GCF», a. 37 n.ºs 884 a 886 (16 de Outubro a 16 de Novembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 219-244.
- SOUSA, José Fernando de (1924c)** – *Ligações directas de Lisboa com Sevilha*. «GCF», a. 37 n.º 869 (1 de Março). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 48-50.
- SOUSA, José Fernando de (1924-1925)** – *A Linha de Vizeu a Foz-Tua. Antecedentes históricos*. «GCF», as. 37 e 38 n.ºs 888 a 890, 892 e 893 (16 de Dezembro a 16 de Janeiro, 16 de Fevereiro e 1 de Março). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 267-269, 5-72.
- SOUSA, José Fernando de (1926a)** – *Duas pretensões singulares. Desvios em vez de ramaes*. «GCF», a. 39 n.º 932 (16 de Outubro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 305-307.
- SOUSA, José Fernando de (1926b)** – *Princípios fundamentais assás esquecidos*. «GCF», a. 39 n.ºs 920 e 921 (16 de Abril e 1 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 117-118 e 133-134.
- SOUSA, José Fernando de (1927a)** – *A historia da ponte D. Maria Pia*. «GCF», a. 40 n.º 958 (16 de Novembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 323-325.
- SOUSA, José Fernando de (1927b)** – *A linha de Evora a Reguengos*. «GCF», a. 40 n.º 943 (1 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 89-90.
- SOUSA, José Fernando de (1927c)** – *As nossas ligações ferroviárias internacionais e as linhas de Salamanca á fronteira portuguesa*. «GCF», a. 40 n.º 953 e 954 (1 e 16 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 250-254 e 266-270.
- SOUSA, José Fernando de (1927d)** – *O arrendamento das linhas do Estado. Os seus antecedentes*. «GCF», a. 40, n.ºs 944 a 948 (16 de Abril a 16 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 105-172.
- SOUSA, José Fernando de (1928a)** – *A rêde ferroviaria ao sul do Tejo*. «GCF», a. 41 n.ºs 965 e 972-973 (1 de Março, 16 de Junho e 1 de Julho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 65-69, 177-182 e 193-196.
- SOUSA, José Fernando de (1928b)** – *As estações de caminhos de ferro em Lisboa*. «GCF», a. 41 n.ºs 968 e 971 (16 de Abril e 1 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 113-116 e 161-164.
- SOUSA, José Fernando de (1931)** – *O problema das estações do Porto. Os antecedentes do problema*. «GCF», a. 44 n.º 1041 (1 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 165-166.
- SOUSA, José Fernando de (1932)** – *A linha do Tamega*. «GCF», a. 45 n.º 1063 (1 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 153-155.
- SOUSA, José Fernando de (1933)** – *As linhas férreas e o porto de Setúbal. Apontamentos de História*. «GCF», a. 46 n.º 1103 (1 de Dezembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 617.

- SOUSA, José Fernando de (1935a)** – *Exercício do direito de resgate das concessões de caminhos de ferro*. «GCF», a. 47 n.º 1145 e 1146 (1 e 16 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 365-367 e 387-389.
- SOUSA, José Fernando de (1935b)** – *Os caminhos de ferro do norte de Portugal*. «GCF», a. 47 n.º 1132 (16 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 85-86.
- SOUSA, José Fernando de (1936a)** – *A conclusão do Ramal de Sines*. «GCF», a. 48 n.º 1160 (16 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 483-484.
- SOUSA, José Fernando de (1936b)** – *Um valioso repositório*. «GCF», a. 48 n.º 1160 (16 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 215-216.
- SOUSA, José Fernando de (1938)** – *O problema nacional ferroviário*. Lisboa: Oficinas Gráficas da GCF.
- SOUSA, José Fernando de (1940a)** – *A evolução dos caminhos de ferro britânicos*. «GCF», a. 52 n.º 1251 (1 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 77-79.
- SOUSA, José Fernando de (1940b)** – *Caminhos de Ferro e portos de mar*. «GCF», a. 52 n.º 1254 (16 de Março). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 161-162.
- SOUSA, José Fernando de (1940c)** – *Coimbra e os Caminhos de Ferro*. «GCF», a. 52 n.º 1260 (16 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 371-373.
- SOUSA, José Fernando de (1941a)** – *A Sociedade Estoril*. «GCF», a. 53 n.º 1285 (1 de Julho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 273-275.
- SOUSA, José Fernando de (1941c)** – *Os Caminhos de Ferro em Inglaterra*. «GCF», a. 53 n.º 1283 (1 de Junho). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 273-275.
- SOUSA, José Fernando de (1941d)** – *Sinopse histórica da C. P.* «GCF», a. 53 n.º 1290 (16 de Setembro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 453-457.
- SOUSA, José Fernando de (1948)** – *Vias Férreas do Alentejo e Algarve*. «GCF», a. 60 n.º 1444 (16 de Fevereiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 166-169.
- SOUSA, José Fernando de (1966)** – *A estação de S. Bento e os seus azulejos artísticos*. Lisboa: CP.
- SOUSA, Joaquim Ferreira de (1939)** – *Solução do problema de transportes em caminho de ferro e camionagem*. Castelo Branco: Tipografia Semedo.
- TAVARES, Mário (1988)** – *Entre Lisboa e Caldas no século XIX*. Caldas da Rainha: CM.
- TEIXEIRA, Jorge Fernando (1938)** – *Origens, fundação e evolução da C. P.* Lisboa: CP.
- TEIXEIRA, Luís (1956)** – *Crónica da fundação dos caminhos de ferro em Portugal*. Lisboa: CP.
- TORRES, Amélia (1985)** – *Les investissements français dans les chemins de fer portugais (1850-1900)*. Paris. Université de Paris IV. Tese de mestrado.
- TORRES, Carlos Manitto (1936)** – *Caminhos de ferro*. Lisboa: [s.n.].
- TORRES, Carlos Manitto (1940)** – *O Caminho de Ferro e a Nação*. «GCF», a. 52 n.º 1249 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 7-10.

- TORRES, Carlos Manitto (1956)** – *O caminho de ferro instrumento económico nacional e humano*. Lisboa: Parceria António Maria Pereira.
- TORRES, Carlos Manitto (1957)** – *Caminhos de Ferro de Ontem, de Hoje, de Amanhã – caminho de ferro de sempre*. «GCF», a. 69 n.ºs 1657, 1659, 1662 e 1664 (1 de Janeiro, 1 de Fevereiro, 16 de Março e 16 de Abril). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 5-9, 53-60, 103-106 e 148-152.
- TRIGO, Jorge Manuel Cabrita (1998)** – *O crescimento urbano e os caminhos de ferro no concelho de Sintra. Contribuição para um estudo*. Lisboa: Edição do autor.
- TRIGO, Jorge Manuel Cabrita (2003)** – *A importância dos caminhos-de-ferro no desenvolvimento da região Oeste (de 1880 a 2002). Contributo para um estudo*. Lisboa: FLUL. Tese de mestrado.
- URBANO, Abel Augusto Dias (1933)** – *A defesa do país e a rede ferroviária da bacia do Mondego*. «GCF», a. 46 n.ºs 1085 a 1087 e 1089 (1 de Março a 1 de Abril e 1 de Maio). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 135-271.
- URBANO, Abel Augusto Dias (1942)** – *A urbanização de Coimbra e os Caminhos de Ferro*. «GCF», a. 54 n.º 1297 (1 de Janeiro). Lisboa: Tipografia da GCF, p. 23-24.
- VALÉRIO, Nuno (1988)** – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890: a comparative study in speculation, corruption and inefficiency (recensão crítica)*. «Revista de História Económica e Social», n.º 23. Lisboa: Sá da Costa, p. 137-140.
- VALÉRIO, Nuno; MATA, Maria Eugénia (1988)** – *O Fundo Especial de Amortização e o caminho-de-ferro do Norte, 1846-1860*. «Revista de História Económica e Social», n.º 24. Lisboa: Sá da Costa, p. 77-87.
- VAZ, Fonseca (19--)** – *Caminhos de ferro em Portugal. História e técnicas de exploração*. Lisboa: Edição do autor.
- VAZ, Fonseca (1983a)** – *A atribulada aventura dos carris de Vizela*. «História», n.º 62. Lisboa: Projornal, pp. 12-25.
- VAZ, Fonseca (1983b)** – *Como surgiu a CP: história das companhias ferroviárias*. «História», n.ºs 59-60. Lisboa: Projornal, p. 38-58.
- VAZ, Fonseca (1984)** – *D. Pedro V e os Caminhos-de-Ferro. A inauguração*. «História», n.º 69. Lisboa: Projornal, p. 60-67.
- VIEGAS, Francisco José; ABREU, Maurício (1988)** – *Comboios portugueses: um guia sentimental*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- VIEGAS, João da Cruz (1940)** – *Subsídios para a história do concelho de Cascais I: as Comunicações de Cascais para Lisboa. Terrestres, Ferroviárias, Marítimas, Postais, Telegráficas e Telefónicas*. Cascais: Museu-Biblioteca do Conde de Castro Guimarães.

- VIEIRA, António Lopes (1983)** – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890. A comparative study in speculation, corruption and inefficiency*. Leicester: Leicester University. Tese de doutoramento.
- VIEIRA, António Lopes (1985)** – *Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro: a especulação ferroviária em Portugal em 1845-46*. «Revista de História Económica e Social», n.º 15. Lisboa: Sá da Costa, p. 123-134.
- VIEIRA, António Lopes (1988)** – *A política de especulação: uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses*. «Análise Social», v. 24, n.ºs 101-102. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 723-744.
- XAVIER, Alberto (1948)** – *Os caracteres jurídicos especiais dos serviços públicos concedidos e as diversas fases do regime da concessão de caminhos de ferro à C. P.* Lisboa: [s.n.].

II-B | SOBRE CAMINHOS-DE-FERRO ESTRANGEIROS

- ALCAIDE GONZALEZ, Rafael (1999)** – *El ferrocarril en España (1829-1844): las primeras concesiones, el marco legal y la presencia de la geografía en las memorias de los anteproyectos de construcción de las líneas férreas*. «Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales», n.º 190. Disponível em www.ub.edu/geocrit/b3w-190.htm (consulta em 13-5-2011).
- ANES ALVAREZ, Rafael (1978)** – *Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)*. In ARTOLA, Miguel, dir. – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España, v. 2, p. 355-512.
- ARMAND, Louis, pref. (1963)** – *Histoire des chemins de fer en France*. Paris: Les Presses Modernes.
- ARTOLA, Miguel, (1978)** – *La acción del Estado*. In ARTOLA, Miguel, dir. – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España, v. 1, p. 341-454.
- BOASE, George Clement (1885-1900)** – *Robert William Thomson*. In *The Dictionary of National Biography*, v. 56, p. 268-269. Disponível em [en.wikisource.org/wiki/Thomson, Robert William \(DNB00\)](http://en.wikisource.org/wiki/Thomson,_Robert_William_(DNB00)) (consulta em 16-12-2010).
- BONNAUD, Laurent (1995)** – *Le tunnel sous la Manche (1867-1993) ou le triomphe de l'isthme court*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.
- CARON, François (1983)** – *France*. In O'BRIEN, Patrick, ed. – *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*. Oxford: St. Antony's College, p. 28-48.
- CARON, François (1997-2005)** – *Histoire des chemins de fer en France*. Paris: Fayard. 2 vs.
- CASARES ALONSO, Aníbal (1973)** – *Estudio historico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid: Escuela Nacional de Administración Pública.

- CENDAL BÚRDALO, Juan José (1998)** – *Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España*. Madrid: Fundación Empresa Publica.
- CHATO GONZALO, Ignacio (2004)** – *Las relaciones entre España y Portugal a través de la diplomacia (1846-1910)*. Mérida: Junta de Extremadura. 2 vs.
- COBOS ARTEAGA, Francisco de los; MARTÍNEZ VARA, Tomás (2009)** – *Technological modernisation in weak traffic networks. Railway safety on the iberian peninsula during the 19th century*. In PINHEIRO, Magda, coord. – *Railway modernization: an historical perspective (19th and 20th centuries)*. Actas da II Conferência da Associação Internacional para a História dos Caminhos de Ferro. Lisboa: CEHCP, p. 63-76.
- COMÍN COMÍN, Francisco et al. (1998)** – *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. [S. l.]: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2 vs.
- CORDERO, Ramón; MENÉNDEZ, Fernando, (1978)** – *El sistema ferroviario español*. In ARTOLA, Miguel, dir. – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España, v. 1, p. 163-339.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2005)** – *El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo*. In POLO MURIEL, Francisco, compil. – *Jornadas de Historia Ferroviaria: 150 años de ferrocarril en Albacete, (1855-2005)*, p. 11-64. Disponible em www.docutren.com/archivos/albacete/pdf/Albacete.pdf (consulta em 27-2-2011).
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés, dirs. (2008)** – *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla: Junta de Andalucía. 2 vs.
- DAUMAS, Max (1983)** – *L'évolution des chemins de fer espagnols et de leur rôle dans les transports nationaux*. «Annales de Géographie», v. 92, n.º 509. Paris, Armand Colin, p. 19-34.
- DOUGHERTY, Carolyn (2007)** – *The fall and rise of the British railway industry, 1847-1900*. «2007 Interdisciplinary Nineteenth Century Studies Conference». Disponible em york.academia.edu/CarolynDougherty/Papers (consulta em 27-1-2012).
- ESCALONA, Ana Isabel (1995)** – *Le Réseau des Passages Pyrénéens: une Histoire de Avancées et Reculs*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.
- FAITH, Nicholas (1990)** – *The world the railways made*. Londres: The Bodley Head.
- FENOALTEA, Steffano (1983)** – *Italy*. In O'BRIEN, Patrick, ed. – *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*. Oxford: St. Antony's College, p. 49-120.
- FOGEL, Robert William (1972)** – *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de Estados Unidos*. Madrid: Tecnos.
- FREMDLING, Rainer (1983)** – *Germany*. In O'BRIEN, Patrick, ed. – *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*. Oxford: St. Antony's College, p. 121-147.

- GOMES, J. de Sousa (1942)** – *Caminhos de ferro de Espanha*. «BCP», a. 14, n.º 160 (Outubro). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 185-193.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982)** – *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*. *Un enfoque de nueva historia económica*. Madrid: Alianza.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1983)** – *Spain*. In O'BRIEN, Patrick, ed. – *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*. Oxford: St. Antony's College, p. 148-169.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1989)** – *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Madrid: Espasa Calpe.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1991)** – *Transportes y crecimiento económico, 1830-1930*. In SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás, compil. – *La modernización económica de España 1830-1930*. Madrid: Alianza, p. 102-120. 3.ª ed.
- HAWKE, Gary; HIGGINS, Jim (1983)** – *Britain*. In O'BRIEN, Patrick, ed. – *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*. Oxford: St. Antony's College, p. 170-202.
- HERTEN, Bart van der; MEERTEN, Michelangelo van; VERBEURGT, Greta (2001)** – *Le Temps du Train. 175 ans de chemins de fer en Belgique*. Louvain: Presses Universitaires.
- KOSTOV, Alexandre (1995)** – *Les Balkans et le réseau ferroviaire européen avant la Première Guerre mondiale*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.
- LAFFUT, Michel (1983)** – *Belgium*. In O'BRIEN, Patrick, ed. – *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*. Oxford: St. Antony's College, p. 203-226.
- LEVY, Maurício; CARVALHO, Martins de (1979)** – *Comboios europeus que fizeram história*. «História», n.º 14. Lisboa: Projornal, p. 16-35.
- MACHUCA GARCÍA, J. Rafael; MUÑOZ RUBIO, Miguel, coord. (1998)** – *El Camino del Tren. 150 Años de Infraestructura Ferroviaria*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MARTI-HENNEBERG, Jordi (2011)** – *Railways and population as a means of assessing accessibility in Europe (1850-2010)*. «T2M 9th International Conference – Transport and Mobility on Display». Disponível em t2m.org/wp-content/uploads/2011/09/Marti-Henneberg_Paper.pdf (consulta em 5-10-2011).
- MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte (2005)** – *Las inversiones extranjeras en los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1872-1946*. In MUÑOZ RUBIO, Miguel, dir. – *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, v. 2, p. 769-791.
- MATEO DEL PERAL, Diego (1978)** – *Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)*. In ARTOLA, Miguel, dir. – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España, v. 1, p. 29-159.

- MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir., (1995)** – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.
- MORENO FERNANDEZ, Jesus (1996)** – *El ancho de vía en los ferrocarriles españoles: de Espartero a Alfonso XIII*. Madrid: edición do autor.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (2005)** – *Los Ferrocarriles de Vía Estrecha: Una visión de conjunto*. In MUÑOZ RUBIO, Miguel, dir. – *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, v. 1, p. 1-33.
- NÁRDIZ ORTIZ, Carlos (1996)** – *Desarrollo histórico de la red ferroviaria del noroeste de España*. In RODRÍGUEZ BUGARÍN, Miguel; NÁRDIZ ORTIZ, Carlos, coord. – *El ferrocarril en el noroeste de España*. Corunha: Universidade da Corunha.
- OLMEDO GAYA, Ana (2005)** – *Historia legislativa de los ferrocarriles de vía estrecha*. In MUÑOZ RUBIO, Miguel, dir. – *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, v. 2, p. 736-768.
- PUFFERT, Douglas (1995)** – *L'Intégration Technique du Réseau Ferroviaire Européen*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.
- PUFFERT, Douglas (2000)** – *The Standardization of Track Gauge on North American Railways, 1830-1930*. «The Journal of Economic History», v. 60, n.º 4. [S. l.]: Cambridge University Press, p. 933-960.
- RENFE (1958)** – *Les chemins de fer en Espagne*. Madrid: RENFE.
- ROBBINS, Michael (1965)** – *The railway age*. Londres: Penguin Books.
- SCHRAM, Albert (1995)** – *L'Italie et l'Europe: une matrix du trafic ferroviaire du nord de l'Italie (1867-1884)*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.
- TEDDE DE LORCA, Pedro (1978)** – *Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)*. In ARTOLA, Miguel, dir. – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España, v. 2, p. 9-354.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1982)** – *Los Origenes del Capitalismo en España. Banca, Industria, Ferrocarriles en el siglo XIX*. 2ª ed. Madrid: Tecnos.
- VIDAL I RAICH, Esther (1999)** – *Fronteras y ferrocarriles: Génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos (1844-1929)*. Lleida: Espai/Temps.
- VIDAL OLIVARES, Javier (1995)** – *Marchés nationaux ou internationaux? Les compagnies de chemins de fer en Espagne et leurs connexions internationales avec la France et le Portugal, 1850-1914*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.

- WAIS, Francisco (1943)** – *Origen de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Marsiega.
- WAIS, Francisco (1974)** – *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Nacional.
- WEIL, Pierre, dir. (1964)** – *Les chemins de fer*. Paris: Librairie Larousse.
- ZIEGLER, Dieter (1995)** – *Particularismes et Développement des Réseaux de Transport dans les États Allemands, 1815-1866*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.

II-C | SOBRE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE

- ABREU, A. Barbosa de (1981)** – *A evolução da cidade do Porto e os sistemas dos transportes*. «Revista de História», v. 4. Porto: INIC, p. 193-201.
- AGUIAR, Amélia, coord. (2002)** – *As Estradas em Portugal. Memória e História*. Braga: Centro Rodoviário Português.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1981)** – *Os transportes em Portugal antes do caminho-de-ferro (1750-1850)*. «Finisterra», v. 16, n.º 32. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, p. 358-362.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1985)** – *A organização portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910*. «Revista de História Económica e Social», n.º 15. Lisboa: Sá da Costa, p. 1-29.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990)** – *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. Tese de doutoramento.
- AZEVEDO, José Manuel (1983)** – *A rede de estradas portuguesa*. «Desenvolvimento regional. Boletim da Comissão de Coordenação da Região Centro», n.º 16. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro, p. 79-96.
- BEBIANO, J. Bacelar (1936)** – *O pôrto de Lisboa. Estudo económico*. Lisboa: IN.
- BARZMAN, John; JAMES, Elisabeth (2004)** – “*Spead freaks*” and “*Sloths*”: *Debates on New Transport Connections in Le Havre (1840s to today)*. In DIENEL, Hans-Liudger, ed. – *Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions 1800-2000*. Frankfurt/Nova York: Campus Verlag, p. 101-137.
- CAPITÃO, Maria Amélia da Mota (1974)** – *Subsídios para a História dos Transportes Terrestres em Lisboa no século XIX*. Lisboa: Liga dos Combatentes.
- CORDEIRO, José Manuel Lopes (1996)** – *O porto de Leixões e as suas ligações ferroviárias*. In GOMES, Gilberto; SERRÃO, Joel, coord. – *O Caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. O Caminho de ferro revisitado*. [S.l.]: CP, p. 35-43.
- CORDEIRO, José Manuel Lopes; MENDES, Fernando; VASCONCELOS, António (2001)** – *O Elevador do Bom Jesus do Monte*. Braga: Ordem dos Engenheiros.

- COSTA, João Manuel Hipólito Firmino da (2008)** – *Um caso de património local. A tomada de Lisboa pelos ascensores*. Lisboa: Universidade Aberta.
- COSTA, M. Botelho da (1940)** – *Os grandes meios de transporte*. Lisboa: CP.
- DIAS, Adalberto (2003a)** – *Elevador dos Guindais*. Porto: Caleidoscópio.
- FERREIRA, Godofredo (1947)** – *As comunicações postais luso-espanholas anteriores ao estabelecimento dos caminhos de ferro*. [S. l.]: CTT.
- FOLGADO, Deolinda et al. (19--)** – *Comunicações no Alto Alentejo na 2ª metade do século XIX: mala posta e caminho de ferro de Leste*. Lisboa: [s. n.].
- GASPAR, Jorge (1970)** – *Os portos fluviais do Tejo*. «Finisterra», v. 5, n.º 10. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, p. 153-204.
- GUILLEMOIS, Isabelle (1995)** – *Les transports au Portugal au XIX siècle (de 1843 à 1899) à travers les Viagens na Minha Terra de Almeida Garrett et As Farpas de Ramalho Ortigão*. Bordéus: Université Michel de Montaigne.
- LOUREIRO, Adolfo (1904-1909)** – *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*. Lisboa: IN.
- MARTINS, Paulo Caldeira (1997)** – *Eléctricos de Sintra*. Lisboa: Universitária.
- MATOS, Artur Teodoro de (1980)** – *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores. Tese de doutoramento.
- MENÉNDEZPIDAL, Gonzalo (1951)** – *Los caminos en la historia de España*. Madrid: Cultura Hispânica.
- SALGUEIRO, Teresa Barata (1987)** – *Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas*. «Povos e Culturas», n.º 2. Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, p. 113-144.
- SERAFANA, Sebastião do Rosário (1932)** – *O angustioso problema das estradas*. «Revista Portuguesa de Comunicações», a. 4, n.º 74 (Novembro). Lisboa: Comunicações Limitada, p. 212-217.
- SILVA, Germano (2003)** – *O elevador dos Guindais*. Porto: Casa da Música.
- SIMÃO, Maria dos Anjos Correia (1943)** – *Os portos portugueses e o tráfego ferroviário*. Lisboa: FLUL. Tese de licenciatura.
- SOUSA, José Fernando de (1912c)** – *Douro e Leixões. A questão dos portos commerciaes*. Porto: Oficinas do Comércio do Porto.
- SOUSA, José Fernando de (1941b)** – *Comunicações em Trás-os-Montes*. Lisboa: Oficinas Gráficas da GCF.
- SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes (2002)** – *Leixões: uma história portuária*. Porto: Porto de Leixões.
- SOUSA, José Ferreira da Cunha e (1941e)** – *Estradas e caminhos de ferro*. «BCP», a. 13, n.º 145 (Julho). Lisboa: Oficinas Gráficas da C. P., p. 121-124.

- TORRES, Carlos Manitto (1939)** – *A coordenação dos transportes e as circunstâncias actuais da exploração ferroviária*. Porto: Emp. de O Jornal do Comércio e das Colónias.
- TORRES, Carlos Manitto (1939)** – *O transporte mecânico na agricultura*. Porto: [s.n.].
- TORRES, Carlos Manitto (1944)** – *A rarefacção do transporte*. Lisboa: GCF
- TORRES, Carlos Manitto (1942)** – *O Transporte Transitário através do tempo*. «GCF», n.º 1297. Lisboa: Oficinas Gráficas da GCF.
- VIEGAS, João da Cruz (1940)** – *Subsídios para a história do concelho de Cascais I: as Comunicações de Cascais para Lisboa. Terrestres, Ferroviárias, Marítimas, Postais, Telegráficas e Telefónicas*. Cascais: Museu-Biblioteca do Conde de Castro Guimarães.
- VIEIRA, António Lopes (1980)** – *Algumas questões sobre os transportes públicos da cidade de Lisboa nos finais do século XIX*. «Análise Social», 2.ª série, v. 16, n.ºs 61-62. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 71-84.
- VIEIRA, António Lopes (1981)** – *Investimentos britânicos nos transportes urbanos e suburbanos em Portugal na segunda metade do século XIX: fracasso e sucesso. A Lisbon Steam Tramways Company e a Lisbon Electric Tramways Company*. «Revista de História Económica e Social», n.º 7. Lisboa: Sá da Costa, p. 81-92.
- VIEIRA, António Lopes (1982)** – *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Lisboa: IN.
- VITORINO, Francisco (2002)** – *Estruturas empresariais e investimento estrangeiro nas minas do distrito de Aveiro: o caso das Minas do Vale do Vouga*. «XXII Encontro da APHES». Disponível em www2.egi.ua.pt/XXIIaphes/Artigos/a%20Francisco%20Vitorino.PDF (consulta em 11-4-2010).

II-D | SOBRE AS CÂMARAS LEGISLATIVAS E O SISTEMA REPRESENTATIVO

- ADÃO, Áurea, compil. e introd. (2002)** – *As Políticas Educativas nos debates parlamentares. O caso do ensino secundário liceal*. Lisboa: AR.
- ALEXANDRE, Valentim, org. (2008)** – *A Questão Colonial no Parlamento (1821-1910)*. Lisboa: AR.
- ALMEIDA, Pedro Tavares de (1991)** – *Eleições e caciquismo no Portugal oitocentista (1868-1890)*. Lisboa: Difel. Tese de mestrado.
- ALMEIDA, Pedro Tavares de (1995)** – *A construção do Estado Liberal. Elite política e burocracia na Regeneração (1851-1890)*. Lisboa: FCSH. Tese de doutoramento.
- ALMEIDA, Pedro Tavares de (2006)** – *Materials for the History of Elections and Parliament in Portugal, 1820-1926*. «e-journal of Portuguese History», v. 4, n.º 1. Disponível em www.brown.edu/Departments/Portuguese_Brazilian_Studies/ejph/html/issue7/pdf/palmeida.pdf (consulta em 13-6-2009).

- ALMEIDA, Pedro Tavares de, coord. (2006-2007)** – *Materiais para a história eleitoral e parlamentar portuguesa*. Disponível em purl.pt/5854/1 (consulta em 10-8-2009).
- ALVES, Jorge Fernandes (1999), rec. e intro.** – *Rodrigues de Freitas: Intervenções parlamentares (1870-1893)*. Lisboa: AR.
- ANTUNES, Luís Filipe Colaço (1980)** – *Partido e Programa no Constitucionalismo Português (1820-1850)*. «Economia e Sociologia», n.ºs 29-30. Évora: Gabinete de Investigação e Acção Social, p. 71-90.
- ANTUNES, Luís Filipe Colaço (1981)** – *Direito Eleitoral e Pensamento Político no Século XIX*. «Economia e Sociologia», n.º 31. Évora: Gabinete de Investigação e Acção Social, p. 69-102.
- BASTIEN, Carlos; CARDOSO, José Luís (2009)** – *Uses and abuses of political economy in Portuguese parliamentary debates (1850-1910)*. «History of Economic Ideas», v. 17, n.º 3. Roma: Fabrizio Serra, p. 41-58.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima (1992)** – *A guerra de todos contra todos (ensaio sobre a instabilidade política antes da Regeneração)*. «Análise Social», v. 27, n.º 115. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 91-134.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima (1993)** – *Costa Cabral no contexto do liberalismo doutrinário*. «Análise Social», v. 28, n.ºs 123-124. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 1043-1091.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima (1999)** – *Apologia da História Política. Estudos sobre o século XIX português*. Lisboa: Quetzal.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima (2001a)** – *História de um nado-morto: o primeiro ministério histórico (1856-1859)*. «Análise Social», v. 35, n.º 157. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 989-1012.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima (2001b)** – *O Liberalismo*. In CARNERO, Roberto; MATOS, Artur Teodoro de – *Memória de Portugal: o milénio português*. Mem Martins: Círculo de Leitores, p. 424-479.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima (2005)** – *D. Maria II*. In CARNEIRO, Roberto, dir. – *Reis de Portugal*, v. 30. Mem Martins: Círculo de Leitores.
- CAETANO, Marcelo (1981)** – *Constituições Portuguesas*, 5.ª ed. Lisboa: Verbo.
- CANAVEIRA, Manuel Filipe Cruz de Moraes (1986)** – *Liberais Moderados e Constitucionalismo Moderado (1814-1852)*. Lisboa: FCSH.
- CARDOSO, António Lopes (1993)** – *Os sistemas eleitorais*. Lisboa: Salamandra.
- CARDOSO, José Luís (20--a)** – *Debates Parlamentares sobre Economia e Finanças na Monarquia Constitucional (1821-1910): uma visão de conjunto*. Disponível em www.ics.ul.pt/debatesparlamentares/docs/Sintese.pdf (consulta em 9-6-2012).

- CARDOSO, José Luís, dir. (20--b)** – *Debates Parlamentares sobre Economia e Finanças na Monarquia Constitucional (1821-1910): uma visão de conjunto* (base de dados). Disponível em cisep.iseg.utl.pt/dpéf (consulta em 06/05/2008).
- CARDOSO, José Luís (2007)** – *Economic and Financial Debates in the Portuguese Parliament (1821-1910): Outcome of a Research Project*. «E-journal of Portuguese History», v. 5, n.º 2. Disponível em www.brown.edu/Departments/Portuguese_Brazilian_Studies/ejph/html/issue10/pdf/jcardoso.pdf (consulta em 20-2-2011).
- CASAL RIBEIRO, conde do (1895)** – *Carta e Pariato*. Lisboa: Antiga Casa Bertrand.
- CASTRO, Zília Osório de (2002)** – *Portugal e Brasil: debates parlamentares, 1821/1836*. Lisboa: AR.
- COELHO, José Maria Latino (1926)** – *Páginas Escolhidas*. Lisboa: Empresa Literária Fluminense.
- COSTA, Fernando Dores (1987)** – *Flutuações da fronteira de legitimidade da intervenção legislativa anti-senhorial nos debates parlamentares para a revisão do decreto dos forais de 1832 (1836-1846)*. «Revista Portuguesa de História», t. 23. Coimbra: FLUC, p. 223-248.
- CRUZ, Manuel Braga da (1995)** – *Instituições Políticas e Processos Sociais*. Bertrand: Lisboa.
- CRUZ, Maria Antonieta (2009)** – *Eleições da Regeneração à República: participação e exclusão*. In CRUZ, Maria Antonieta, org. – *Eleições e sistemas eleitorais: perspectivas históricas e políticas*. Porto: Universidade do Porto, p. 85-124.
- DIAS, Augusto da Costa (1978)** – *Discursos sobre a liberdade de imprensa*, 2.^a ed. Lisboa: Estampa.
- ERMITÃO, José N. R. (1984)** – *Uma crise política na Regeneração*. «História», n.º 74. Lisboa: Projornal, p. 28-50.
- ERMITÃO, José N. R. (1985)** – *A «unha preta» à procura de um partido*. «História», n.º 83. Lisboa: Projornal, p. 56-67.
- GAMEIRO, Fernando Luís (2004)** – *Áurea Adão, As Políticas Educativas nos Debates Parlamentares. O Caso do Ensino Secundário Liceal (recensão crítica)*. «Análise Social», v. 39, n.º 172. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 689-694.
- GONÇALVES, Paulo Frederico Ferreira (1997)** – *As cortes constituintes (1821-1822) e a independência do Brasil*. Porto: Universidade Portucalense. Tese de mestrado.
- LOBO, Ferreira (1871)** – *As confissões dos ministros de Portugal (1832 a 1871)*. Lisboa: Tipografia Lisbonense.
- MACEDO, Jorge Borges de (1971)** – *O aparecimento em Portugal do conceito de programa político*. «Revista Portuguesa de História», t. 12, v. 12. Coimbra: FLUC, p. 375-424.
- MAIA, Fernanda Paula Sousa (1996)** – *A Câmara dos Deputados e a(s) representação(ões) de Cabo Verde na primeira metade de Oitocentos*. «Africana», a. 10, n.º especial 4. Porto: Universidade Portucalense, p. 125-136.

- MAIA, Fernanda Paula Sousa (2002)** – *O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil: a Câmara dos Deputados (1826-1852)*. Lisboa: Fundação Gulbenkian. Tese de doutoramento.
- MARQUES, Rui Manuel dos Reis e Silva (1999)** – *A questão do Ultramar no discurso da Câmara dos Deputados de 1870 a 1873*. Porto: FLUP. Tese de mestrado.
- MATOS, Sérgio Campos (2006)** – *Iberismo e identidade nacional (1851-1910)*. «Clio», n.º 14. Lisboa: Universidade de Lisboa, p. 349-400.
- MIRANDA, Jorge, introd. (1992)** – *As Constituições Portuguesas. De 1822 ao texto actual da Constituição*. 3.ª ed. Lisboa: Petrony.
- MÓNICA, Maria Filomena (1994)** – *A lenta morte da Câmara dos Pares (1878-1896)*. «Análise Social», v. 29, n.ºs 125-126. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 121-152.
- MONTEIRO, Isilda Braga da Costa (2006)** – *O Registo escrito do discurso parlamentar: uma (re)construção*. In Departamento de Ciências e Técnicas do Património, org. – *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor José Marques*, v. 2. Porto: FLUP, p. 301-315.
- MONTEIRO, Isilda Braga da Costa (2012)** – *Os homens do Porto no Parlamento (1851-1865)*. In SOUSA, Gonçalo Vasconcelos de, coord. – *Actas do I Congresso O Porto Romântico*. Porto: Universidade Católica Portuguesa, v. 1, 41-55.
- OLIVEIRA, A. Dias de, intro., rec. e sel. (2003)** – *Vicente Ferrer Neto Paiva: discursos parlamentares (1839-1862)*. Lisboa: AR.
- PAIXÃO, Vítor Manuel Braga (1979)** – *Câmara dos Pares*. «Anais da Academia Portuguesa de História», 2.ª série, v. 26, t. I. Lisboa: Academia Portuguesa de História, p. 263-304.
- PEREIRA, António dos Santos (2002b)** – *O parlamento e a imprensa periódica beirã em tempos de crise (1851-1926)*. Lisboa: AR.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2008b)** – *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP. Tese de mestrado.
- PINHEIRO, Magda, rec. e intro. (2003)** – *Passos Manuel: intervenções parlamentares 1834-1836*. Lisboa: AR.
- RADICH, Maria Carlos (1981)** – *Formas de organização política: sociedades patrióticas e clubes políticos. 1820-1836*. In PEREIRA, Miriam Halpern; FERREIRA, Maria de Fátima Sá e Melo; SERRA, João, coord. – *O Liberalismo na Península Ibérica na primeira metade do século XIX*, v. 1. Porto: Sá da Costa, p. 117-142.
- RAVARA, António Pinto (1976)** – *Os partidos políticos liberais na «primeira fase do rotativismo parlamentar» (1851-1865)*. «Análise Social», v. 12, n.º 46. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 363-367.

- RAVARA, António Pinto (1979)** – *Notas para a história dos partidos políticos em Portugal no período do «Ministério da Regeneração» (1851-1856)*. «Clio», v. 1. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, p. 91-96.
- RODRIGUES, Teresa (2002)** – *O Brasil no discurso parlamentar português, 1836-1889*. Lisboa: AR.
- SANTOS, António Pedro Ribeiro dos (1990)** – *A imagem do poder no constitucionalismo português*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas
- SANTOS, Manuel Pinto dos (1986)** – *Monarquia Constitucional. Organização e Relações do Poder Governamental com a Câmara dos Deputados (1834-1910)*. Lisboa: AR.
- SARDICA, José Miguel (1994)** – *A elite política do Ministério da Regeneração (1851-1856)*. «História», nova série, n.º 3. Lisboa: Projornal, p. 44-57.
- SARDICA, José Miguel (1997a)** – *A política e os partidos entre 1851 e 1861*. «Análise Social», v. 32, n.º 141. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 279-333.
- SARDICA, José Miguel (1997b)** – *A vida partidária portuguesa nos primeiros anos da Regeneração*. «Análise Social», v. 32, n.ºs 143-144. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 747-777.
- SARDICA, José Miguel (2001a)** – *A Regeneração sob o signo do Consenso: a política e os partidos entre 1851 e 1861*. Lisboa: ICS. Tese de mestrado.
- SILVA, Nuno Miguel Ferreira da (2010)** – *A cortiça nos debates parlamentares da nação portuguesa (1839-1899)*. Porto, FLUP. Tese de mestrado.
- SILVEIRA, Luís Espinha da (1992)** – *Revolução social e pariatto: 1834-1842*. «Análise Social», v. 27, n.ºs 116-117. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 329-353.
- SOUSA, Marcelo Rebelo de (1983)** – *Os partidos políticos no direito constitucional português*. Braga: Livraria Cruz.
- TENGARRINHA, José Manuel (1965)** – *História da imprensa periódica portuguesa*. Lisboa: Portugália.
- TENGARRINHA, José Manuel (1983a)** – *A oratória política de 1820 a 1910*. In TENGARRINHA, José Manuel – *Estudos de História Contemporânea de Portugal*. Lisboa: Caminho, p. 129-180.
- TENGARRINHA, José Manuel (1983b)** – *Regimes eleitorais da monarquia parlamentar*. In TENGARRINHA, José Manuel – *Estudos de História Contemporânea de Portugal*. Lisboa: Caminho, p. 109-128.
- TENGARRINHA, José Manuel (1983c)** – *Três temas de História Política da segunda metade do século XIX: rotativismo, reformismo, progressismo*. In TENGARRINHA, José Manuel – *Estudos de História Contemporânea de Portugal*. Lisboa: Caminho, p. 85-108.
- VALÉRIO, Nuno, coord. (2006a)** – *Os impostos no Parlamento português. Sistemas fiscais e doutrinas fiscais nos séculos XIX e XX*. Lisboa: D. Quixote.

VALÉRIO, Nuno, coord. (2006b) – *Os orçamentos no Parlamento português*. Lisboa: D. Quixote.

II-E | SOBRE CARTOGRAFIA E ESTATÍSTICA

ALEGRIA, Maria Fernanda (1977) – *Cartografia antiga de Portugal Continental*. «Finisterra», v. 12, n.º 24. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, p. 169-210.

ALEGRIA, Maria Fernanda; GARCIA, João Carlos (1991) – *Etapas de evolução da cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)*. In Institut Cartogràfic de Catalunya e Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona, org. – *La cartografia de la Península Ibèrica i la seva extensió al continent americà*. Barcelona: Institut Cartogràfic de Catalunya.

ALEGRIA, Maria Fernanda; GARCIA, João Carlos (1995) – *Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)*. In DIAS, Maria Helena, coord. – *Os Mapas em Portugal. Da tradição aos novos rumos da Cartografia*. Lisboa: Cosmos, p. 27-84.

CORDEIRO, Luciano (1868) – *A ordem do dia: aos parlamentos futuros*. Lisboa: Tipografia Franco-Portuguesa.

BRANCO, Rui (2003) – *O Mapa de Portugal. Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos*. Lisboa: Horizonte.

BRANCO, Rui (2009) – *Cartographic Engineers in Fieldwork*. In MATOS, Ana Cardoso de et al., eds. – *Jogos de Identidade Profissional: os Engenheiros entre a Formação e a Acção*. Lisboa: Colibri, p. 255-276.

COSTA, Maria Clara Pereira da (1986) – *Filipe Folque: o homem e a obra (1800-1874). O diário da sua viagem à Europa integrado no séquito de D. Pedro V, alguns ofícios e cartas particulares*. «Revista do Instituto Geográfico e Cadastral», n.º 6. Lisboa: Instituto Geográfico e Cadastral, p. 95-160.

COSTA, Maria Clara Pereira da (1990) – *Filipe Folque e a criação da cartografia científica em Portugal (1800-1874)*. «Revista do Instituto Geográfico e Cadastral», n.º 10. Lisboa: Instituto Geográfico e Cadastral, p. 101-111.

DAVEAU, Suzanne (1995) – *A Cartografia portuguesa moderna: os mapas temáticos*. In DIAS, Maria Helena, coord. – *Os Mapas em Portugal. Da tradição aos novos rumos da Cartografia*. Lisboa: Cosmos, p. 159-182.

DAVEAU, Suzanne; GALEGO, Júlia (1995) – *Difusão e ensino da Cartografia em Portugal*. In DIAS, Maria Helena, coord. – *Os Mapas em Portugal. Da tradição aos novos rumos da Cartografia*. Lisboa: Cosmos, p. 85-124.

DEVY-VARETA, Nicole (1996-1997) – *Os mapas em Portugal. Sobre uma viagem ao mundo da Cartografia portuguesa*. «Revista da Faculdade de Letras – Geografia», 1.ª Série, vs. 12-13. Porto: FLUP, p. 261-264.

- DIAS, Maria Helena (1999)** – *Os primórdios da Moderna Cartografia Militar em Portugal: Uma História ainda por contar*. «Revista da Faculdade de Letras», 5.ª série, n.º 24. Lisboa: FLUL, p. 49-80.
- DIAS, Maria Helena (2003b)** – *A imagem do espaço nacional e o papel da Cartografia Militar portuguesa*. In DIAS, Maria Helena, coord. – *Contributos para a História da Cartografia Militar Portuguesa* [CD-ROM]. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- DOMINGUES, Luciano (1981)** – *Aspectos históricos da Estatística (breves notas)*. Lisboa: INE.
- MANIQUE, Luís de Pina (1995)** – *Subsídios para a História da Cartografia Portuguesa*. Lisboa: Instituto Português de Cartografia e Cadastro.
- MENDES, H. Gabriel (1981)** – *Subsídios para a História da Cartografia e Engenharia Portuguesas no Século XIX*. «Revista do Instituto Geográfico e Cadastral», n.º 1. Lisboa: Instituto Geográfico e Cadastral, p. 25-73.
- SOUSA, Fernando de (1995)** – *História da estatística em Portugal*. Lisboa: INE.

II-F | SOBRE ECONOMIA E FINANÇAS NACIONAIS

- ALEXANDRE, Valentim (1979)** – *O liberalismo português e as colónias em África (1820-1839)*. In REIS, Jaime; MÓNICA, Maria Filomena; SANTOS, Maria de Lourdes Lima dos, coord. – *O Século XIX em Portugal. Comunicações ao colóquio organizado pelo Gabinete de Investigações Sociais*. Lisboa: Presença; Gabinete de Investigações Sociais.
- BASTOS, Carlos (1942)** – *Associação Comercial do Porto. Resumo histórico da sua actividade desde a fundação até ao ano das comemorações centenárias 1834-1940*. Porto: Associação Comercial do Porto.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima (1996)** – *Nas origens do unanimismo proteccionista: o comércio externo português na primeira metade do séc. XIX*. In BONIFÁCIO, Maria de Fátima – *Seis Estudos sobre o Liberalismo Português*. Lisboa: Estampa, p. 115-177.
- CASTRO, Armando de (1981)** – *As finanças públicas na economia portuguesa da primeira metade do século XIX*. In PEREIRA, Miriam Halpern; FERREIRA, Maria de Fátima Sá e Melo; SERRA, João, coord. – *O Liberalismo na Península Ibérica na primeira metade do século XIX*, v. 1. Porto: Sá da Costa, p. 189-200.
- FUSCHINI, Augusto (2005)** – *O Presente e o Futuro de Portugal*. Porto: Fronteira do Caos.
- GASPAR, Jorge, intro. e dir. (1979)** – *Portugal em mapas e em números*. Lisboa: Horizonte.
- JUSTINO, David (1987)** – *A evolução do produto nacional bruto em Portugal, 1850-1910 – algumas estimativas provisórias*. «Análise Social», v. 23, n.º 97. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 451-461.

- JUSTINO, David (1988)** – *Fontismo: o impossível livre-câmbio*. «Revista de História Económica e Social», n.º 23. Lisboa: Sá da Costa, p. 3-20.
- JUSTINO, David (1988-1989)** – *A formação do espaço económico nacional. Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega.
- JUSTINO, David (1990)** – *Preços e salários em Portugal (1850-1912)*. «História Económica», n.º 2. Lisboa: Banco de Portugal.
- LAINS, Pedro (1986)** – *Exportações portuguesas, 1850-1913: a tese da dependência revisitada*. «Análise Social», v. 22, n.º 91. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 381-419.
- LAINS, Pedro (1987)** – *O proteccionismo em Portugal (1842-1913): um caso mal sucedido de industrialização «concorrencial»*. «Análise Social», v. 23, n.º 97. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 481-503.
- LAINS, Pedro (1990)** – *A evolução da agricultura e da indústria em Portugal (1850-1913): uma interpretação quantitativa*. «História Económica», n.º 1. Lisboa: Banco de Portugal.
- LAINS, Pedro (1995)** – *A Economia Portuguesa no século XIX. Crescimento Económico e Comércio Externo. 1851-1913*. Lisboa: IN.
- LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da, org. (2005)** – *O século XIX*. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da, org. – *História económica de Portugal, 1700-2000*, v. 2. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- LEÃO, Manuel (2007)** – *Cerâmica saída da Barra do Douro no século XIX*. Vila Nova de Gaia: Fundação Manuel Leão.
- MACEDO, Jorge Borges de (1982)** – *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*, 2.^a ed. Lisboa: Querco.
- MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira (1885)** – *Política e economia nacional*. Porto: Magalhães & Moniz.
- MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira (1987)** – *Portugal Contemporâneo*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- MATA, Maria Eugénia (1986)** – *A Dívida Pública Externa Fundada de Portugal da Guerra Civil à Regeneração*. «Revista de História Económica e Social», n.º 18. Lisboa: Sá da Costa, p. 75-90.
- MATA, Maria Eugénia (1988)** – *As três fases do Fontismo: projectos e realizações*. In *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. Lisboa: Sá da Costa, p. 413-430.
- MATA, Maria Eugénia (1993)** – *As finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*. «História Económica», n.º 4. Lisboa: Banco de Portugal.
- MATA, Maria Eugénia; VALÉRIO, Nuno (1993)** – *História económica de Portugal. Uma perspectiva global*. Lisboa: Presença.

- MENDES, J. M Amado (1980)** – *Sobre as relações entre a indústria portuguesa e a estrangeira no século XIX*. «Análise Social», v. 16, n.º 61-62. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 31-52.
- MORAL RUIZ, Joaquin del (1981)** – *La Hacienda portuguesa en la crisis final del Antiguo Régimen, 1798-1833*. In PEREIRA, Miriam Halpern; FERREIRA, Maria de Fátima Sá e Melo; SERRA, João, coord. – *O Liberalismo na Península Ibérica na primeira metade do século XIX*, v. 1. Porto: Sá da Costa, p. 175-188.
- NUNES, Ana Bela; BASTIEN, Carlos; VALÉRIO, Nuno (2005)** – *Nationalizations and denationalizations in Portugal (19th and 20th centuries): a historical assessment*. Lisboa: Gabinete de História Económica e Social.
- PEREIRA, Gaspar Martins (1991)** – *O Douro e o Vinho do Porto de Pombal a João Franco*. Porto: Afrontamento.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2009)** – *A acção social, desportiva e cultural da Fábrica do Carvalhinho*. «Boletim da Associação Cultural Amigos de Gaia», v. 11, n.º 69. Vila Nova de Gaia: Amigos de Gaia, p. 12-26.
- PEREIRA, Miriam Halpern (2002a)** – *A Política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Lisboa: Instituto Camões.
- PINHEIRO, Magda (1983)** – *Reflexões sobre a história das finanças públicas portuguesas no séc. XIX*. «Ler História», n.º 1. Lisboa: A Regra do Jogo, p. 47-67.
- PINHEIRO, Magda (1988b)** – *Fontes Pereira de Melo e o muro da finança*. «Ler História», n.º 13. Lisboa: Salamandra, p. 113-130.
- PINHEIRO, Magda (1992b)** – *Os portugueses e as Finanças no dealbar do Liberalismo*. In PEREIRA, Miriam Halpern, dir. – *A crise do Antigo Regime e as Cortes Constituintes de 1821-1822*, v. 3. Lisboa: Sá da Costa.
- QUARESMA, Vítor Sérgio (1988)** – *A “Regeneração”. Economia e Sociedade*. Lisboa: D. Quixote.
- REIS, Jaime (1979)** – *A «Lei da Fome»: as origens do proteccionismo cerealífero (1889-1914)*. «Análise Social», v. 15, n.º 60. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 745-793.
- REIS, Jaime (1984)** – *O atraso económico português em perspectiva histórica (1860-1913)*. «Análise Social», v. 20, n.º 80. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 7-28.
- REIS, Jaime (1986)** – *A produção industrial portuguesa, 1870-1914: primeira estimativa de um índice*. «Análise Social», v. 22, n.º 94. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 903-928.
- REIS, Jaime (1987)** – *A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913*. «Análise Social», v. 23, n.º 96. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 207-227.
- SANTOS, Luís Aguiar (2001)** – *A crise financeira de 1891: uma tentativa de explicação*. «Análise Social», v. 36, n.º 158-159. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 185-207.

- SILVEIRA, Luís Espinha da (1987)** – *Aspectos da evolução das finanças públicas portuguesas nas primeiras décadas do século XIX (1800-27)*. «Análise Social», v. 23, n.º 97. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 505-529.
- SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Gaspar Martins (1988)** – *Alto Douro. Douro Superior*. Lisboa: Presença.
- SOUSA, Fernando de (20--)** – *A Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1978)*. Disponível em repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/20325/2/revpopsoc102003fsousa000085078.pdf (consulta em 1-12-2010).
- VALÉRIO, Nuno (1998)** – *Recent developments on Portuguese retrospective national accounts*. Lisboa: Gabinete de História Económica e Social.
- VALÉRIO, Nuno, coord. (2006c)** – *História do Sistema Bancário Português*. Lisboa: Banco de Portugal.

II-G | SOBRE ECONOMIA ESTRANGEIRA

- BAIROCH, Paul (1976)** – *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX^e siècle*. Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- BORCHARDT, Knut (1976)** – *The Industrial Revolution in Germany (1700-1914)*. In CIPOLLA, Carlo, ed. – *The Fontana Economic History of Europe*, 4.^a ed., v. 4. Glasgow: Fontana/Collins, p. 76-160.
- CAFAGNA, Luciano (1976)** – *The Industrial Revolution in Italy (1830-1914)*. In CIPOLLA, Carlo, ed. – *The Fontana Economic History of Europe*, 4.^a ed., v. 4. Glasgow: Fontana/Collins, p. 279-328.
- CAMERON, Rondo (1961)** – *France and the Economic Development of Europe (1800-1914): Conquests of Peace and Seeds of War*. Princeton: University Press.
- CAMERON, Rondo (2000)** – *História Económica do Mundo: de uma forma concisa de há 30 000 anos até ao presente*. Mem Martins: Europa-América.
- CARR, Raymond (1999)** – *Espanha, 1808-1975*, 9.^a ed. Barcelona: Ariel.
- DEANE, Phyllis (1976)** – *The Industrial Revolution in Great Britain*. In CIPOLLA, Carlo, ed. – *The Fontana Economic History of Europe*, 4.^a ed., v. 4. Glasgow: Fontana/Collins, p. 161-227.
- DHONDT, Jan; BRUWIER, Marinette (1976)** – *The Industrial Revolution in the Low Countries (1700-1914)*. In CIPOLLA, Carlo, ed. – *The Fontana Economic History of Europe*, 4.^a ed., v. 4. Glasgow: Fontana/Collins, p. 330-355.
- FOHLEN, Claude (1976)** – *The Industrial Revolution in France (1700-1914)*. In CIPOLLA, Carlo, ed. – *The Fontana Economic History of Europe*, 4.^a ed., v. 4. Glasgow: Fontana/Collins, p. 7-75.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1985)** – *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Madrid: Banco de España. 2 vs.
- HOBSBAWM, E. J. (1979)** – *A era do capital (1848-1875)*. Lisboa: Presença.

- HOBBSAWM, E. J. (1982)** – *A era das revoluções (1798-1848)*, 2ª ed. Lisboa: Presença.
- HOBBSAWM, E. J. (1990)** – *A era do império (1875-1914)*. Lisboa: Presença.
- JORDI NADAL, Oller (1976)** – *The Failure of the Industrial in Spain (1830-1914)*. In CIPOLLA, Carlo, ed. – *The Fontana Economic History of Europe*, 4.ª ed., v. 4. Glasgow: Fontana/Collins, p. 532-626.
- JORDI NADAL, Oller (1982)** – *El fracasso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona: Ariel. 5ª ed.
- LÉON, Pierre, dir. (1982)** – *A dominação do capitalismo (1840-1914)*. In LÉON, Pierre, dir. – *História económica e social do mundo*, v. 4. Lisboa: Sá da Costa.
- MITCHELL, B. R. (1976)** – *Statistical Appendix (1700-1914). Railways*. In CIPOLLA, Carlo, ed. – *The Fontana Economic History of Europe*, 4.ª ed., v. 4. Glasgow: Fontana/Collins, p. 789-790.
- MORAL RUIZ, Joaquín del (1979)** – *Gasto público y Expansión Económica en España (1845-1865). Hacienda y Política Económica en la España de “moderados” y “progresistas”*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
- RÉMOND, René (1994)** – *Introdução à História do Nosso Tempo. Do Antigo Regime aos Nossos Dias*. Lisboa: Gradiva.

II-H | SOBRE O PENSAMENTO ECONÓMICO PORTUGUÊS

- ALMODEVAR, António; CARDOSO, José Luís (1998)** – *A History of Portuguese Economic Thought*. Londres: Routledge.
- BASTIEN, Carlos (2001)** – *A divisão da história do pensamento económico português em períodos*. «Revista de História Económica e Social», 2.ª série, n.º 1. Lisboa: Âncora, p. 53-90.
- BASTIEN, Carlos; CARDOSO, José Luís (2009)** – *Uses and abuses of political economy in Portuguese parliamentary debates (1850-1910)*. «History of Economic Ideas», v. 17, n.º 3. Roma: Fabrizio Serra, p. 41-58.
- BRANDÃO, Maria de Fátima (2006)** – *Classical political economy in the parliamentary debates: Portugal, 1821-1851* [resumo]. «XXVI Encontro da APHES» Disponível em web.uac.pt/~aphes26/comunicacoes/Fátima_Brandao.pdf (consulta em 20-2-2011).
- CARDOSO, José Luís (1989)** – *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII (1780-1808)*. Lisboa: Estampa.
- CARDOSO, José Luís, coord. (1998)** – *Pensamento económico português (1750-1960). Fontes documentais e roteiro bibliográfico*. Lisboa: CISEP.
- CARDOSO, José Luís (20--a)** – *Debates Parlamentares sobre Economia e Finanças na Monarquia Constitucional (1821-1910): uma visão de conjunto*. Disponível em cisep.iseg.utl.pt/dpef/docs/Sintese.pdf (consulta em 13-6-2009).

- CARDOSO, José Luís (2001)** – *História do Pensamento Económico Português. Temas e Problemas*. Lisboa: Horizonte.
- CARDOSO, José Luís (2006a)** – *A economia como solução (1625-1820). Do Mercantilismo à Ilustração*. In CARDOSO, José Luís, org. – *Portugal como problema*. Lisboa: Fundação Luso-Americana.
- CARDOSO, José Luís (2006b)** – *A economia como solução (1821-1974). Da Revolução Liberal à Revolução Democrática*. In CARDOSO, José Luís, org. – *Portugal como problema*. Lisboa: Fundação Luso-Americana.
- CARDOSO, José Luís (2007)** – *Economic and Financial Debates in the Portuguese Parliament (1821-1910): Outcome of a Research Project*. «E-journal of Portuguese History», v. 5, n.º 2. Disponível em www.brown.edu/Departments/Portuguese_Brazilian_Studies/ejph/html/issue10/pdf/jcardoso.pdf (consulta em 20-2-2011).
- CASTRO, Armando de (1980)** – *O Pensamento Económico no Portugal Moderno (de fins do século XVIII a começos do século XX)*. Amadora: Instituto de Cultura Portuguesa.
- NETO, Vítor (2006)** – *Os problemas eclesiásticos no Parlamento (1834-1841)*. In *Actas do Congresso Internacional As Cortes e o Parlamento em Portugal. 750 anos das Cortes de Leiria de 1254*. Lisboa: AR, 305-319.
- PEREIRA, José Esteves (1981)** – *Silvestre Pinheiro Ferreira e o pensamento económico liberal*. In PEREIRA, Miriam Halpern; FERREIRA, Maria de Fátima Sá e Melo; SERRA, João, coord. – *O Liberalismo na Península Ibérica na primeira metade do século XIX*, v. 2. Porto: Sá da Costa, p. 23-30.
- RIBEIRO, Maria Manuela Tavares (1977)** – *Conflitos ideológicos do século XIX: o problema pautal*. «Revista de História das Ideias», v. 1. Coimbra: Instituto de História e Teoria das Ideias, p. 41-118.
- SÁ, Victor de (1964a)** – *A introdução do estudo da economia política em Portugal*. In SÁ, Victor de – *Perspectivas do século XIX*. Lisboa: Portugália, p. 49-68.
- SÁ, Victor de (1964b)** – *Três atitudes perante o liberalismo económico (Oliveira Pinto, Rodrigues de Freitas, Frederico Laranjo)*. In SÁ, Victor de – *Perspectivas do século XIX*. Lisboa: Portugália, p. 225-234.
- VALÉRIO, Nuno, coord. (2001a)** – *As finanças públicas no Parlamento Português: estudos preliminares*. Lisboa: AR.
- VALÉRIO, Nuno, coord. (2006a)** – *Os impostos no Parlamento português. Sistemas fiscais e doutrinas fiscais nos séculos XIX e XX*. Lisboa: D. Quixote.
- VALÉRIO, Nuno, coord. (2006b)** – *Os orçamentos no Parlamento português*. Lisboa: D. Quixote.

VARGUES, Isabel Nobre (2006) – *Das Cortes aos Parlamentos: 1820-1976*. In *Actas do Congresso Internacional As Cortes e o Parlamento em Portugal. 750 anos das Cortes de Leiria de 1254*. Lisboa: AR, 293-303.

II-I | SOBRE A CLASSE DOS ENGENHEIROS EM PORTUGAL

BARATA-MOURA, Maria Helena Castel-Branco Lisboa (1996) – *Os engenheiros em Lisboa, urbanismo e arquitectura (1850-1930)*. Lisboa: Colibri. Tese de mestrado.

DIOGO, Maria Paula (1994) – *A construção de uma identidade profissional. A Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes (1869-1937)*. Lisboa: FCTUNL. Tese de doutoramento.

DIOGO, Maria Paula (2003) – *Engenharia e Modernidade. Os Engenheiros Portugueses entre as Obras Publicas e a Indústria*. «Boletim da Sociedade Portuguesa de Química», n.º 88. Lisboa: Sociedade Portuguesa de Química, p. 13-17.

FRANÇA, José Augusto (1977) – *Pierre-Joseph Pezerat (1801-1872). Le dernier architecte neo-classique a Lisbonne*. «Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français». Paris, F. de Nobele, p. 225-235.

JORGE, Henrique Francisco Vieira de Almeida Machado et. al., coord. (2004) – *Os Engenheiros Militares e as Vias de Comunicação*. Lisboa: Centro Rodoviário Português.

MACEDO, Marta Coelho de (2009) – *Projectar e construir a Nação: engenheiros e território em Portugal (1837-1893)*. Coimbra: Universidade de Coimbra. Tese de doutoramento.

MATOS, Ana Cardoso de (2009) – *Asserting the Portuguese Civil Engineering Identity: the Role Played by the École desenvolvimento Ponts et Chaussées*. In MATOS, Ana Cardoso de et al., eds. – *Jogos de Identidade Profissional: os Engenheiros entre a Formação e a Acção*. Lisboa: Colibri, p. 177-208.

MATOS, Ana Cardoso de; DIOGO, Maria Paula (2003) – *A afirmação da engenharia em Portugal ao longo do século XX*. In BRITO, José Maria Brandão de; HEITOR, Manuel; ROLLO, Maria Fernanda, coord. – *Engenho e Obra. Uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*. Lisboa: D. Quixote, p. 25-30.

MATOS, Ana Cardoso de; DIOGO, Maria Paula (2006) – *From the École de Ponts et Chaussées to Portuguese railways: the transfer of technological knowledge and practices*. «Second International Conference of the Association Internationale pour l'histoire des Chemins de Fer. Railway modernization: an historical perspective». Disponível em www.docutren.com/archivos/lisboa/pdf/22.pdf (consulta em 18-2-2011).

MATOS, Ana Cardoso de; DIOGO, Maria Paula (2007) – *Bringing it all back home: Portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)*. «Journal of History of Science and

Technology», v. 1. Disponível em www.johost.eu/?oid=8&act=&area=6&ri=2&itid=1 (consulta em 7-3-2011).

MATOS, Ana Cardoso de; DIOGO, Maria Paula (2009) – *From the École de Ponts et Chaussées to Portuguese railways: the transfer of technological knowledge and practices in the second half of the 19th century*. In PINHEIRO, Magda, coord. – *Railway modernization: an historical perspective (19th and 20th centuries)*. Actas da II Conferência da Associação Internacional para a História dos Caminhos de Ferro. Lisboa: CEHCP, p. 77-90.

MATOS, Ana Cardoso de; SANTOS, Maria Luísa; DIOGO, Maria Paula (2003) – *As raízes da engenharia em Portugal*. In BRITO, José Maria Brandão de; HEITOR, Manuel; ROLLO, Maria Fernanda, coord. – *Engenho e Obra. Uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*. Lisboa: D. Quixote, p. 127-131.

RODRIGUES, Maria de Lurdes (1999) – *Os Engenheiros em Portugal*. Oeiras: Celta. Tese de doutoramento.

RODRIGUES, Maria de Lurdes (2003) – *Engenharia e sociedade: a profissão de engenheiro em Portugal*. In BRITO, José Maria Brandão de; HEITOR, Manuel; ROLLO, Maria Fernanda, coord. – *Engenho e Obra. Uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*. Lisboa: D. Quixote, p. 81-97.

SILVA, Álvaro Ferreira da (2009) – *Engineers and Organizational Behaviour: the Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1870-1885)*. In MATOS, Ana Cardoso de et al., eds. – *Jogos de Identidade Profissional: os Engenheiros entre a Formação e a Acção*. Lisboa: Colibri, p. 329-342.

II-J | SOBRE ANÁLISE DE CONTEÚDO

ALLENDE PORTILLO, Fermín (2009) – *La historia ferroviaria a través de la literatura*. «V Congreso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/congreso_palma/pdfs/com/Ses52/050206_Allende.pdf (consulta em 20-2-2011).

ALLENDE PORTILLO, Fermín (2010) – *Fictional Literature as a Means of Understanding Economic History*. «35th Economic & Business Historical Society Conference». Disponível por cortesia do autor (ver anexo 29).

ATKINSON, Max (1988-1989) – *Our masters' voices. The language and body language of politics*. Londres: Routledge.

BARDIN, Laurence (1979) – *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.

BARTHES, Roland (1970) – *S/Z. Essai*. Paris: Éditions du Seuil, 1970.

- BARTHES, Roland (1973)** – *O grau zero da escrita seguido de Elementos de Semiologia*. Lisboa: Edições 70.
- BARTHES, Roland (1974)** – *O prazer do texto*. [S. l.]: Edições 70, 1974.
- BOGALHEIRO, José; MIGUEZ, José; RETO, Luís (1979)** – *Para um estudo metodológico da análise do discurso do poder*. «Análise Psicológica», v. 2, n.º 4. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia Aplicada, p. 523-534.
- BOURDIEU, Pierre (1989a)** – *A representação política. Elementos para uma teoria do campo político*. In BOURDIEU, Pierre – *O poder simbólico*. Lisboa: Difel, p. 163-207.
- BOURDIEU, Pierre (1989b)** – *O poder simbólico*. In BOURDIEU, Pierre – *O poder simbólico*. Lisboa: Difel, p. 7-16.
- BOURDIEU, Pierre (1998)** – *O que falar quer dizer: a economia das trocas linguísticas*. Lisboa: Difel.
- CALVET, Louis Jean (1973)** – *Roland Barthes: um olhar político sobre o signo*. Lisboa: Vega.
- CHARTIER, Roger (1992)** – *El mundo como representación*. In CHARTIER, Roger – *El mundo como representación. Historia cultural: entre práctica y representación*. Barcelona: Gedisa, p. 45-62.
- DIJK, Teun van (1997)** – *Semântica do discurso e ideologia*. In PEDRO, Emília Ribeiro, org. – *Análise Crítica do Discurso. Uma Perspectiva Sociopolítica e Funcional*. Lisboa: Caminho, p. 105-168.
- DUVERGER, Maurice (1983)** – *Sociologia da Política. Elementos de Ciência Política*. Coimbra: Almedina.
- FAIRCLOUGH, Norman (1997)** – *Discurso, mudança e hegemonia*. In PEDRO, Emília Ribeiro, org. – *Análise Crítica do Discurso. Uma Perspectiva Sociopolítica e Funcional*. Lisboa: Caminho, p. 77-99.
- FERNANDES, António Teixeira (1998)** – *Os fenómenos políticos: sociologia do poder*, 2ª ed. Porto: Afrontamento.
- FLICK, Uwe (2002-2003)** – *An Introduction to Qualitative Research*. Londres: Sage.
- FOUCAULT, Michel (1997)** – *A ordem do discurso*. Lisboa: Relógio de Água.
- FOUCAULT, Michel (1998)** – *As palavras e as coisas: uma arqueologia das ciências humanas*. Lisboa: Edições 70.
- KRIPPENDORFF, Klaus (1980)** – *Content Analysis: an Introduction to Its Methodology*. Londres: Sage.
- LEEUWEN, Theo van (1997)** – *A representação dos actores sociais*. In PEDRO, Emília Ribeiro, org. – *Análise Crítica do Discurso. Uma Perspectiva Sociopolítica e Funcional*. Lisboa: Caminho, p. 169-222.
- LESSARD-HÉBERT, Michelle; GOYETTE, Gabriel; BOUTIN, Gérald (1994)** – *Investigação Qualitativa: Fundamentos e Práticas*. [S.l.]: Instituto Piaget.

- MOSCOVICI, Serge (2005)** – *Representações sociais. Investigações em psicologia social*. 3.^a ed. Petrópolis: Vozes.
- MUCCHIELLI, Roger (1998)** – *L'analyse de contenu des documents et des communications*. 8.^a ed. Paris: ESF.
- PEDRO, Emília Ribeiro (1997)** – *Análise crítica do discurso: aspectos teóricos, metodológicos e analíticos*. In PEDRO, Emília Ribeiro, org. – *Análise Crítica do Discurso. Uma Perspectiva Sociopolítica e Funcional*. Lisboa: Caminho, p. 19-46.
- PIRET, Anne; NIZET, Jean; BOURGEOIS, Etienne (1996)** – *L'analyse structurale. Une méthode d'analyse de contenu pour les sciences humaines*. Bruxelas: De Boeck & Larcier.
- QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, Luc Van (1992)** – *Manual de investigação em ciências sociais*. Lisboa: Gradiva.
- VALA, Jorge (1986)** – *A análise de conteúdo*. In SILVA, Augusto Santos; PINTO, José Madureira, org. – *Metodologia das ciências sociais*. Porto: Afrontamento, p. 101-128.
- WEBER, Robert Philip (1990)** – *Basic Content Analysis*. Newbury Park: Sage.

II-K | ESTUDOS BIOGRÁFICOS

- ALVES, Jorge Fernandes (1999), rec. e intro.** – *Rodrigues de Freitas: Intervenções parlamentares (1870-1893)*. Lisboa: AR.
- ALVES, Jorge Fernandes; VILELA, José Luís (1995)** – *José Vitorino Damásio e a Telegrafia Eléctrica em Portugal*. Lisboa: PT.
- CABRITA, José António (1999)** – *José Maria dos Santos. E antes de “grande agricultor”?* Pinhal Novo: Junta de Freguesia.
- CARVALHO, Filipe (1887)** – *À memória de António Maria de Fontes Pereira de Melo*. Lisboa: IN.
- CRUZ, Mário Pinho da, coord. (2006)** – *Dos secretários de Estado dos Negócios da Fazenda aos ministros das Finanças (1788-2006): uma iconografia*. Lisboa: Secretaria-Geral do Ministério das Finanças e da Administração Pública.
- FERNANDES, Paulo Jorge (2007)** – *O poder oculto. Biografia política de Mariano Cirilo de Carvalho*. Lisboa: FCSH. Tese de doutoramento.
- FONSECA, Hélder Adegas; REIS, Jaime (1987)** – *José Maria Eugénio de Almeida, um capitalista da Regeneração*. «Análise Social», v. 23, n.º 99. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 865-904.
- MÓNICA, Maria Filomena (1997)** – *Um político, Fontes Pereira de Melo*. «Análise Social», v. 32, n.ºs 143-144. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 731-746.
- MÓNICA, Maria Filomena (1999)** – *Fontes Pereira de Melo*. Porto: Afrontamento.

- MÓNICA, Maria Filomena (2005)** – *D. Pedro V.* In CARNEIRO, Roberto, dir. – *Reis de Portugal*, v. 31. Mem Martins: Círculo de Leitores.
- NORONHA, Eduardo de (1926)** – *Fontes Pereira de Melo e os seus colaboradores*. Porto: Companhia Portuguesa.
- OLIVEIRA, A. Dias de, intro., rec. e sel. (2003)** – *Vicente Ferrer Neto Paiva: discursos parlamentares (1839-1862)*. Lisboa: AR.
- PINHEIRO, Magda, rec. e intro. (2003)** – *Passos Manuel: intervenções parlamentares 1834-1836*. Lisboa: AR.
- SARDICA, José Miguel (2001b)** – *Um homem para todas as causas: perfil político do duque de Ávila e Bolama*. «Análise Social», v. 36, n.º 160. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 639-684.
- SARDICA, José Miguel (2005a)** – *Duque de Ávila e Bolama. Biografia*. Lisboa: D. Quixote. Tese de doutoramento.
- SARDICA, José Miguel (2005b)** – *José Maria Eugénio de Almeida. Negócios, Política e Sociedade no Século XIX*. Lisboa: Quimera.
- SILVEIRA, Luís Espinha da; FERNANDES, Paulo Jorge (2005)** – *D. Luís*. In CARNEIRO, Roberto, dir. – *Reis de Portugal*, v. 32. Mem Martins: Círculo de Leitores.

II-L | OBRAS DE CARÁCTER GERAL, DICIONÁRIOS E ATLAS

- GOMES, Marques (1907)** – *História de Portugal popular e ilustrada*, v. 12. Lisboa: Empresa da História de Portugal.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, coord (2002)** – *Portugal e a instauração do liberalismo*. In SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, dir. – *Nova História de Portugal*, v. 9. Lisboa: Presença.
- MARQUES, A. H. de Oliveira; DIAS, João José Alves (2003)** – *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos.
- MÓNICA, Maria Filomena, dir. (2005-2006)** – *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. Lisboa: ICS.
- PEREIRA, José Costa, coord. (1985)** – *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*. [S.l.]: Alfa.
- RAMOS, Rui (1994)** – *A segunda fundação (1890-1926)*. In MATTOSO, José, dir. – *História de Portugal*, v. 6. [S. l.]: Estampa.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1986a)** – *A queda da Monarquia (1890-1910)*. In SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal*, v. 10. Lisboa: Verbo.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1986b)** – *Do Mindelo à Regeneração (1832-1851)*. In SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal*, v. 8. Lisboa: Verbo.

- SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1986c)** – *O Terceiro Liberalismo (1851-1890)*. In SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal*, v. 9. Lisboa: Verbo.
- SERRÃO, Joel; BARRETO, António; MÓNICA, Maria Filomena, coord. (1999-2000)** – Dicionário de História de Portugal. Porto: Figueirinhas, 1999-2000.
- SOUSA, Fernando de; MARQUES, A. H. de Oliveira, coord. (2004)** – *Portugal e a Regeneração (1851-1900)*. In SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, dir. – *Nova História de Portugal*, v. 10. Lisboa: Presença.
- TORGAL, Luís Reis; ROQUE, João Lourenço, coord. (1993)** – *O Liberalismo*. In MATTOSO, José, dir. – *História de Portugal*, v. 5. [S. l.]: Estampa.
- VALÉRIO, Nuno, coord. (2001b)** – *Estatísticas Históricas Portuguesas*. Lisboa: INE.

II-M | SOBRE O FUNCIONAMENTO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas (1952)** – *Primeiro centenário do Ministério das Obras Públicas (1852-1892)*. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas (1977)** – *Ministério das Obras Públicas 1852/1977*. Lisboa: Ministério das Obras Públicas.

ÍNDICE

Agradecimentos	3
Siglas	4
1 Introdução	6
1.1 Âmbito e objectivos de pesquisa	6
1.2 Estado da arte	9
1.3 Fontes e metodologia	14
1.4 Reflexões sobre as fontes	17
1.4.1 Lendo os debates parlamentares.....	17
1.4.1.1 Aspectos formais da publicação e dos debates	18
1.4.1.2 Apreciação da fonte.....	21
1.4.1.3 A intencionalidade do discurso.....	22
1.4.1.3 A fragilidade das estruturas <i>partidárias</i>	25
1.4.1.4 Uma câmara independente?.....	26
1.4.1.5 Parlamento e opinião pública.....	28
1.4.1.6 Considerações finais.....	28
1.4.2 A opinião técnica: engenheiros e militares	32
1.4.2.1 A agenda de engenheiros e militares.....	32
1.4.2.2 Afirmção social	34
1.4.2.3 No ministério: o <i>BMOP</i> , o <i>CGOP(M)</i> e a <i>JCOPM</i>	35
1.4.2.4 Fora do ministério	37
1.4.2.5 Aspectos técnicos.....	38
1.4.3 Outras fontes	41
2 A realidade em redor	44
2.1 Ser e parecer	44
2.2 O exemplo estrangeiro	44
2.2.1 A Europa desenvolvida.....	45
2.2.1.1 Em Inglaterra	46
2.2.1.2 Os belgas	48
2.2.1.3 França	48
2.2.1.4 A Alemanha e os caminhos-de-ferro.....	49
2.2.1.5 O modelo americano	49
2.2.2 O grupo de Portugal.....	51
2.2.2.1 Itália.....	53

2.2.2.1 O exemplo mais próximo	53
2.3 Portugal entre a percepção e a realidade	55
2.3.1 A cartografia.....	55
2.3.2 A informação estatística.....	58
2.3.2.1 Estatísticas demográficas.....	60
2.3.2.2 O conhecimento das contas públicas.....	61
2.3.2.3 Para o movimento comercial	62
2.3.2.4 Números industriais	64
2.3.2.4 A agricultura e a estatística.....	65
2.3.2.5 Estatísticas ferroviárias.....	65
2.3.3 A realidade nacional	66
2.3.3.1 A evolução demográfica.....	66
2.3.3.2 Transacções comerciais	67
2.3.3.3 Défice crónico.....	69
2.3.3.4 Uma economia por industrializar	71
2.3.3.4 Atraso no sector primário	72
2.3.3.5 Questão principal: os transportes.....	74
2.3.4 As soluções do pensamento económico nacional	78
3 Caminhos-de-ferro e parlamento.....	82
3.1 Os primeiros liberais e os cabralistas.....	82
3.2 Da regeneração ao reformismo: a aposta nas obras públicas	87
3.2.1 Os ensaios falhados dos regeneradores.....	87
3.2.2 A inoperância dos históricos	92
3.2.3 Os regeneradores, Salamanca e Valentine	96
3.2.4 Preparando a Fusão.....	99
3.2.5 Novas linhas na forja	102
3.2.6 Preâmbulo à Fusão e às economias reformistas	103
3.2.7 A Fusão: da confirmação à renegação do fontismo.....	104
3.3 A inexequibilidade do reformismo	110
3.3.1 O <i>reformismo</i> avilista	110
3.3.2 O reformismo de Sá da Bandeira	111
3.3.3 A inevitabilidade do fontismo	114
3.4 O regresso dos melhoramentos materiais	117
3.4.1 Fontes de volta ao poder	118
3.4.2 Os planos de Cardoso Avelino	119

3.4.3 Novo acordo com a CRCFP	122
3.4.4 Estabilidade política e novas linhas	123
3.4.5 Insucessos, polémicas e a mudança governamental	125
3.4.6 Ávila: o ramal de Cáceres e a ponte Maria Pia	127
3.4.7 Retoma do investimento	129
3.4.8 Teste à doutrina progressista: os caminhos-de-ferro gratuitos.....	131
3.4.8.1 A questão militar e o parlamento	133
3.4.8.2 O governo cai.....	134
3.4.9 Os últimos melhoramentos dos regeneradores.....	135
3.4.10 Os últimos suspiros.....	140
3.5 Ponto final?	144
3.6 Nova esperança por protagonista improvável	150
4 Os caminhos-de-ferro portugueses	154
4.1 Linhas de norte e leste e seus ramais	154
4.1.1 Costa Cabral, Du Pré e a COPP	154
4.1.2 Fontes, Hardy Hislop e a CCP	155
4.1.2.1 O papel da comissão <i>ad hoc</i>	156
4.1.2.2 Hislop e a CCP.....	156
4.1.2.3 O fracasso da CCP e os estudos de Watier	159
4.1.3 A linha do norte de Sir Samuel Morton Peto	161
4.1.4 O novo messias dos regeneradores.....	163
4.1.4.1 A directriz dos caminhos-de-ferro	164
4.1.4.2 Enquadramento legal do acordo e a questão da segunda via.....	166
4.1.4.3 Dinamização da construção	167
4.1.4.4 A infame quinta secção	168
4.1.5 O ramal de Cáceres.....	172
4.1.6 Ramal de Coimbra.....	175
4.2 Linhas do sul e sueste	177
4.2.1 A <i>visão</i> do marquês de Ficalho	178
4.2.2 Dos <i>brasileiros</i> para os ingleses.....	180
4.2.3 A questão inglesa.....	182
4.2.4 A única alternativa.....	184
4.2.4.1 Ligação ao norte.....	187
4.2.4.2 Até à Andaluzia.....	191
4.2.4.3 Linha do Algarve	192

4.2.4.3.1 Complementos da linha do Algarve	196
4.2.4.4 Linhas da península de Setúbal.....	198
4.3 Linhas de Sintra, Cascais, oeste, urbana e de cintura de Lisboa	200
4.3.1 Lucotte e a linha marginal.....	200
4.3.2 Os sucessores de Lucotte	202
4.3.3 O <i>larmanjat</i> de Saldanha	204
4.3.4. Novas soluções para o oeste.....	207
4.3.5 O interesse da CRCFP e o jogo da política.....	210
4.3.5. As linhas de cintura e urbana de Lisboa e o ramal de Cascais.....	215
4.3.5.1 Origens da linha de cintura.....	216
4.3.5.2 De novo a CRCFP.....	216
4.3.5.3 O ramal de Cascais, a linha urbana, Hersent e a CRCFP	217
4.4 Linhas no Minho, Douro e Trás-os-Montes.....	221
4.4.1 Primeiras propostas e o projecto de lei de 9-5-1864	222
4.4.2 Preferência pelo Douro?	224
4.4.3 A lei de 2-7-1867.....	226
4.4.4 Interesse pelo Minho e o decreto de 14-6-1872	227
4.4.4.1 Ramais e prolongamentos da linha do Minho	229
4.4.4.2 As concretizações: Porto à Póvoa e Famalicão e Guimarães	230
4.4.4.2.1 Linha do Porto à Póvoa e Famalicão.....	230
4.4.4.2.2 Linha de Guimarães	232
4.4.5 Refrigério para o Douro e Trás-os-Montes.....	236
4.4.5.1 A linha do Douro	236
4.4.5.1.1 A origem da <i>salamancada</i>	238
4.4.5.1.2 Burnay e o SP.....	240
4.4.5.2 Os afluentes da linha do Douro.....	244
4.4.5.2.1 A linha do Tua.....	244
4.4.5.2.2 O caminho-de-ferro do Sabor.....	247
4.4.5.2.3 Subindo o Corgo.....	249
4.4.5.2.3 Pelo Tâmega	251
4.5 Linhas urbanas do Porto.....	252
4.5.1 Ligação ao rio e ramal da alfândega	252
4.5.2 De Campanhã ao centro da Invicta.....	254
4.5.3 Serviço de Leixões	255
4.6 Linhas da Beira.....	259

4.6.1 Novos estudos	259
4.6.1 A impossibilidade da sua construção na década de 1860	260
4.6.2 Uma linha política	263
4.6.2 A realização.....	268
4.6.3 Ramais da linha da Beira Alta e ligações a norte e ao Douro	272
4.6.3.1 Ramal de Viseu	272
4.6.3.2 Vale do Vouga.....	274
4.6.4 A construção da linha da Beira Baixa	275
5 Aspectos da política ferroviária nacional	279
5.1 As expectativas e realismos	279
5.1.1 Ilusões antes da abertura das grandes linhas	279
5.1.2 As primeiras desilusões	284
5.1.3 De novo o optimismo	288
5.1.4 O choque da realidade	291
5.1.5 Projecções	293
5.2 Caminhos-de-ferro e comportamento político	297
5.2.1 A engenharia e o parlamento.....	304
5.3 A urgência da construção.....	306
5.4 Uma rede de transportes sem plano	308
5.4.1 Propostas para planos de rede férrea	308
5.4.1.1 Justificações para a ausência de um plano de rede	322
5.4.2 Legislação ferroviária	324
5.4.3 Internacionalização da rede e sua centralização em Porto e Lisboa.....	334
5.4.4 Conjugação com outros meios de transporte	349
5.4.4.1 Caminhos-de-ferro e rios.....	351
5.4.4.2 Estradas e ferrovias	351
5.4.4.3 Transporte marítimo e transporte férreo.....	356
5.5 O papel do estado	359
5.5.1 Como financiador	360
5.5.1.1 Tipos de subsídio	366
5.5.2 Relação institucional com as companhias	370
5.5.2.1 Casos específicos	378
5.5.2.2 Monopólio ou concorrência?	387
5.5.3 O estado como empresário	390
5.5.4 Serviço público.....	400

5.6 Relação com Espanha	403
5.6.1 Uma cooperação problemática	404
5.6.1.1 A questão da bitola.....	412
5.6.1.2 Falta de apoio legislativo.....	414
5.6.2 A questão militar	416
5.7 Alternativas de viação acelerada	432
5.7.1 Os americanos	432
5.7.2 A via de bitola reduzida (ou estreita).....	438
5.7.3 Extravagâncias	444
5.7.3.1 Caminhos-sem-ferro.....	446
6 Conclusão.....	448
Fontes e bibliografia.....	458
I Fontes	458
I-A Manuscritas	458
I-A-1 Arquivo geral da marinha	458
I-A-2 Arquivo histórico-diplomático.....	458
I-A-3 Arquivo histórico do ministério das obras públicas.....	458
I-A-4 Arquivo histórico militar	458
I-A-5 Arquivo histórico parlamentar	459
I-A-6 Centro nacional de documentação ferroviária	459
I-B Fontes impressas	459
I-B-1 Arquivo histórico-diplomático.....	459
I-B-2 Arquivo histórico do ministério das obras públicas	459
I-B-3 Arquivo histórico militar	460
I-B-4 Biblioteca da assembleia da república.....	460
I-B-5 Biblioteca do Banco de Portugal.....	461
I-B-6 Gabinete de estudos olisiponenses	461
I-C Periódicos	461
I-D Compilações	462
I-E Mapas	463
I-E-1 Arquivo histórico-diplomático	463
I-E-2 Arquivo histórico do ministério das obras públicas	463
I-E-3 Arquivo histórico militar.....	464
I-E-4 Biblioteca nacional digital	464
I-E-5 Outros	464

I-F Monografias	464
II Bibliografia.....	480
II-A Sobre caminhos-de-ferro portugueses	480
II-B Sobre caminhos-de-ferro estrangeiros	502
II-C Sobre outros meios de transporte.....	506
II-D Sobre as câmaras legislativas e o sistema representativo	508
II-E Sobre cartografia e estatística	513
II-F Sobre economia e finanças nacionais.....	514
II-G Sobre economia estrangeira	517
II-H Sobre o pensamento económico português.....	518
II-I Sobre a classe dos engenheiros em Portugal	520
II-J Sobre análise de conteúdo	521
II-K Estudos biográficos.....	523
II-L Obras de carácter geral, dicionários e atlas	524
II-M Sobre o funcionamento do ministério das obras públicas	525
Índice.....	526
Anexos	
Anexo 1 – Trabalhos parlamentares (1822-1899)	
Anexo 2 – Governos (1842-1899)	
Anexo 3 – Ministros/secretários de Estado da Fazenda (1842-1900)	
Anexo 4 – Lista de ministros das Obras Públicas (1852-1900)	
Anexo 5 – Comissões parlamentares de fazenda e obras públicas (1853-1899)	
Anexo 6 – Vogais do C(G)OPM, da JCOPM e do CSOPM (1852-1899)	
Anexo 7 – Dados biográficos e parlamentares de pares e deputados citados	
Anexo 8 – Sucintos dados biográficos e profissionais de engenheiros e militares citados	
Anexo 9 – Inauguração e extensão de redes ferroviárias na Europa (1840-1890)	
Anexo 10 – Densidade ferroviária na Europa (1850-1900)	
Anexo 11 – Valores de exploração dos caminhos-de-ferro europeus em 1883	
Anexo 12 – Projectos ferroviários em Portugal anteriores a 1851	
Anexo 13 – Propostas de Thomas Rumball para a continuação da linha do leste até Espanha (1855)	
Anexo 14 – Propostas de Watier para a continuação da linha do leste até Espanha (1856)	
Anexo 15 – Estudo para a linha da beira baixa entre Praia do Ribatejo e a linha da Beira Alta (1884)	
Anexo 16 – Planos de rede apresentados (1851-1883)	

- Anexo 17 – Planos de redes regionais (1878-1899)
- Anexo 18 – Condições das propostas apresentadas ao governo (1845-1899)
- Anexo 19 – Evolução em quilómetros da construção das linhas nacionais (1855-1890)
- Anexo 20 – Características técnicas das linhas nacionais
- Anexo 21 – Rendimento de algumas linhas (1822-1892)
- Anexo 22 – Projectos discutidos nas câmaras legislativas (1852-1899)
- Anexo 23 – Oradores e argumentos nos debates sobre caminhos-de-ferro (1853-1899)
- Anexo 24 – Dados estatísticos parlamentares (1851-1899)
- Anexo 25 – Cronograma dos trabalhos parlamentares (1851-1899)
- Anexo 26 – Modos de construção de vias-férreas e respectivas extensões (1852-1899)
- Anexo 27 – Evolução das redes rodo e ferroviária em Portugal (1852-1899)
- Anexo 28 – Lista de caminhos-de-ferro americanos propostos ao governo (1856-1899)
- Anexo 29 – Comunicação de Allende Portillo (2010)
- Anexo 30 – Mapas
- 30-01 – Proposta do general Bacon para a construção de linhas em Portugal (1845)
 - 30-02 – Propostas de Du Pré para a ligação a Espanha (1846)
 - 30-03 – Propostas de Rumball para a chegada da linha a Lisboa (1852)
 - 30-04 – Propostas de Rumball para a ligação a Espanha (1855)
 - 30-05 – Propostas de Watier para a ligação a Espanha (1856)
 - 30-06 – Rede férrea inglesa (1865)
 - 30-07 – Rede férrea francesa (1865)
 - 30-08 – Rede férrea da Europa Central (1865)
 - 30-09 – Rede férrea norte americana (1865)
 - 30-10a – Rede ferroviária europeia em 1860
 - 30-10b – Rede ferroviária europeia em 1870
 - 30-10c – Rede ferroviária europeia (1870-1900)
 - 30-11 – Proposta de rede de Francisco Coello (1855)
 - 30-12a – Propostas de rede em Espanha (1865-1870)
 - 30-12b – Plano ferroviário espanhol de 1877
 - 30-13a a i – Evolução da rede ibérica (1855-1895)
 - 30-14 – Perfil do terreno atravessado pela linha entre Estocolmo e Algeciras
 - 30-15a – Sistema geral de comunicações do reino (1850)
 - 30-15b – Sistema geral de comunicações do reino (1854)
 - 30-15c – Sistema geral de comunicações do reino (1862)
 - 30-16 – Sugestões de Sá da Bandeira para a ligação internacional (1859)

- 30-17 – Proposta para ligações internacionais (c. 1859)
- 30-18 – Estradas pedidas pela CRCFP (c. 1865)
- 30-19 – Directrizes do *larmanjat* e da linha do oeste
- 30-20a e b – Propostas para vias-férreas na Beira Interior
- 30-21 – Directriz da linha de Lisboa a Torres Vedras proposta pelo conde de Penamacor (1874)
- 30-22a e b – Soluções para a travessia do Douro
- 30-23 – Troço da linha do Douro entre o Pocinho e Barca de Alva
- 30-24 – Ligações a Salamanca
- 30-25a e b – Propostas de prolongamentos das linhas de Guimarães e Famalicão
- 30-26 – A linha do Tua
- 30-27 – Linha da Régua a Lamego
- 30-28a e b – Propostas para a linha da Beira Baixa
- 30-29 – Projecto de travessia do Tejo
- 30-30a – Proposta de rede inicial da AECP (1876)
- 30-30b – Proposta de rede de Manuel Raimundo Valadas (1876)
- 30-30c – Proposta de rede de Sousa Brandão (1876)
- 30-30d – Segunda proposta de rede da AECP (1877)
- 30-30e – Proposta de rede de Veríssimo Guerreiro (1877)
- 30-30f – Proposta de rede de Jaime Larcher (1877)
- 30-30g1 e 2 – Proposta de rede de Correia Pais (1877)
- 30-30h – Proposta de José Honorato de Campos e Silva (1877)
- 30-30i1 e 2 – Proposta de rede final da AECP (1877)
- 30-30j – Proposta de rede de Frederico Augusto Pimentel (1877)
- 30-30k – Proposta de rede de João Crisóstomo (1878)
- 30-30l – Proposta de rede de Lourenço de Carvalho (1879)
- 30-30m – Proposta de rede das comissões nomeadas por Elvino de Brito (1898-1899)
- 30-31a e b – Rede em via reduzida ao norte do Douro (1880)
- 30-32a e b – Rede em via reduzida do Minho (1881)
- 30-33 – Rede ao norte do Mondego
- 30-34a – Rede de estradas proposta pela lei de 15-7-1862
- 30-34b1 e 2 – Rede de estradas distritais proposta pelo CGOP (1864)
- 30-34c1 e 2 – Rede de estradas distritais proposta pelo CGOP (1866)
- 30-34d – Rede rodoviária aprovada por decreto de 21-2-1889
- 30-35 – Áreas de maior densidade de estradas (1884)

- 30-36 – Modalidades de subvenção e linhas construídas pelo estado
- 30-37 – Rede férrea nacional e posição das guarnições militares
- 30-38 – Tráfego em 1854
- 30-39 – Evolução do tráfego nas linhas nacionais
- 30-40 – Tempo de demora do correio (1874)